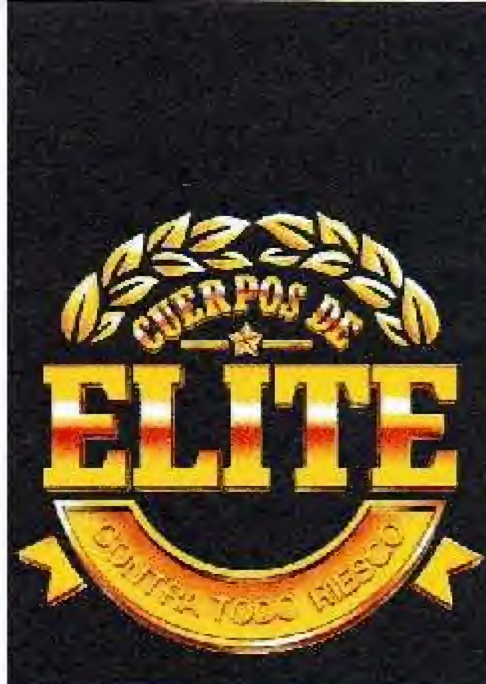


VOLUMEN 2



Volumen 2


PLANETA-AGOSTINI

SUMARIO



GRAND SLAM

Barnes Wallis desarrolló una serie de bombas de elevada potencia que hicieron del 617.° Escuadrón de la RAF una de las más temibles unidades de bombardeo durante 1944 y 1945

A principios de junio de 1944 llegó un lote de nuevas bombas a Woodhall Spa, la base operacional del 617.° Escuadrón de la RAF. La Tallboy, diseñada por Barnes Wallis para penetrar en el suelo y explosionar por debajo del objetivo, estaba lista para entrar en acción.

Tres días después de los desembarcos aliados en Normandía, 19 Lancaster del 617.° Escuadrón demostraron la potencia de esta bomba contra el túnel de Saumur, al este de Nantes, a través del que discurría el principal enlace ferroviario entre el suroeste de Francia y Normandía. A las 02,00 horas del 9 de junio, el comandante de ala Leonard Cheshire picó en su Mosquito desde 5.000 a 100 m y lanzó señalizadores fumígenos rojos sobre la boca del túnel.

En la página anterior: un Lancaster arroja su bomba Tallboy. Diseñadas por Barnes Wallis, las Tallboy y Grand Slam detonaban a cierta profundidad y provocaban ondas de choque que, literalmente, demolían los objetivos. Estas bombas dejaban cráteres de 100 m de diámetro, como puede verse en la fotografía aérea (abajo en esa misma página) tomada tras el ataque al túnel ferroviario de Saumur.

Una de las Tallboy que arrojaron los Lancaster que le seguían perforó el techo del túnel y otras cayeron cerca y en el desmonte de acceso al mismo. En consecuencia, el Escuadrón se ganó una mención especial por su «magnífico esfuerzo».

Seis días más tarde las Tallboy se utilizaron para combatir la amenaza de las lanchas rápidas alemanas en el Canal de la Mancha. Se previó un ataque para el atardecer, cuando los barcos enemigos se reunían en el puerto de Le Havre antes de lanzar sus operaciones nocturnas, de modo que ahora los bimotores Mosquito debían lanzar por primera vez sus señalizadores con luz diurna. Lanzado a través de una pesada antiaérea, el avión de Cheshire fue gravemente dañado y casi derribado. Sin embargo, los Lancaster que le acompañaban sembraron la devastación entre las *E-boote*, destruyeron muchos de sus abrigos de hormigón y rompieron el rompeolas del puerto. Al día siguiente, 15 de junio, se efectuó un ataque similar contra Boulogne y entre las dos incursiones se hundieron o averiaron unas 100 lanchas enemigas.

Mientras tanto habían caído sobre Gran Bretaña las primeras bombas volantes V-1 y los Aliados habían identificado 42 rampas de lanzamiento de éstas en el paso de Calais. La Tallboy parecía la respuesta ideal. Debido al mal tiempo, hubo de llegar el 19 de junio antes de que Cheshire pudiese enviar su 617.° a una incursión diurna contra unos «talleres de construcción» cerca de Watten, donde él y el jefe de escuadrón David Shannon señalizaron el objetivo para que los Lancaster lo bombardearan desde 9.000 m. Las Tallboy desaparecieron en el suelo y, al cabo de un instante, la tierra se abrió. «¡Que Dios se apiade de los *jerrys*!» musitó el navegante de Cheshire al ver el holocausto que se desató unos miles de metros más abajo.

La operación número cien de Cheshire fue única. En Marquise-Mimoyesque, los alemanes habían abierto tres túneles en la falda de una colina y en ellos preparaban unos cañones enormes que debían lanzar 600 toneladas diarias de explosivos sobre Londres. Desde el aire, las bocas de esos túneles camuflados medían 27 por 18 m, pero fue tal la precisión del ataque del 617.° Escuadrón que los tres túneles resultaron gravemente dañados y los cañones no pudieron ser empleados nunca. El vicemariscal del aire Cochrane consideró que «El cien es un buen número para tomarse un respiro» y Cheshire fue merecidamente relevado del mando del Escuadrón junto a los tres pilotos que seguían en activo desde la época del ataque a las presas del Rin, los jefes de escuadrón Shannon, Munro y McCarthy.

Cheshire fue sustituido al mando de la unidad por J. B. «Willy» Tait, un taciturno galés de 26 años adic-





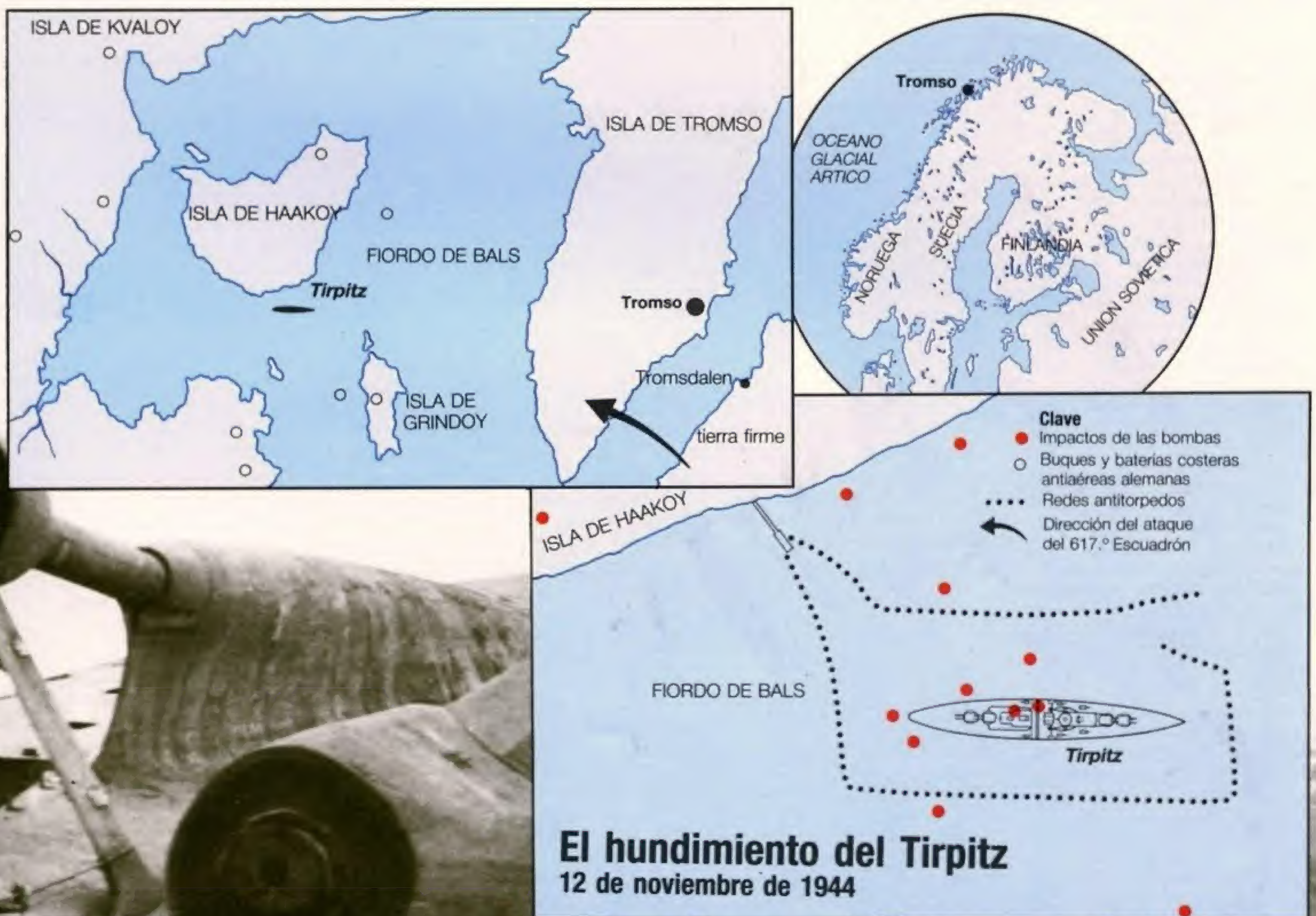
to a fumar en pipa y que se distinguió en futuras incursiones contra polvorines y rampas de lanzamiento de armas V durante las últimas semanas de julio de 1944. El 17 de julio, en Wizernes, al comprobar que los señalizadores que habían lanzado no iban a ser vistos por los bombarderos a causa del mal tiempo, descendió hacia el objetivo y ordenó a los Lancaster que tomasen su avión como indicación de bombardeo. Sin embargo, eso tampoco bastó y los Lancaster regresaron a casa con las bombas en sus bodegas, mientras que Tait hizo lo propio pero con su Mustang acribillado por la antiaérea.

En agosto las tropas aliadas rebasaron las rampas de las V-1 y el Escuadrón se centró de nuevo contra los abrigos de submarinos y lanchas rápidas. En Brest, por ejemplo, se abrieron dos agujeros en un techo de hormigón de cinco metros de espesor y en La Pallice doce Tallboy alcanzaron un abrigo para submarinos que sólo medía 218 por 110 m. Más tarde, cierta escasez de bombas Tallboy obligó al Escuadrón a emplear las de 450 y 900 kg para atacar el viejo acorazado *Gueydon*, anclado a tres millas de la boca del puerto de Brest para impedir que los Aliados pudiesen bloquearlo.

Pero no todas las actividades del Escuadrón tuvieron lugar al sur del Canal, pues a principios de septiembre Cochrane dijo a Tait: «Vayan y hundan el *Tirpitz*». Este formidable acorazado alemán se hallaba en el fiordo de Alten, al norte de Noruega, preparado para amenazar los convoyes del Artico o a salir a pleno Atlántico como hiciese ya el *Bismark*. Protegido por la orografía de su fondeadero, su potente armamento principal y secundario, su blindaje lateral y horizontal, y los aparatos fumígenos desplegados en tierra, a bordo suyo y en los 20 pesqueros dispuestos a su alrededor, el *Tirpitz* estaba más allá del alcance de los aviones estacionados en Gran Bretaña.

Al atardecer del 11 de septiembre de 1944, 38 Lancaster de los Escuadrones 617 y 9 (con 26 Tallboy y doce minas antibuque especiales «Johnny Walker», un avión de filmación de la RAF, dos Liberator del Mando Costero y un Mosquito de recofoto despegaron de Lossiemouth, en Escocia, al mando

En la página anterior, arriba: rodeado de enormes cráteres llenos de agua, un tramo de 100 m del viaducto de Bielefeld en ruinas tras el ataque del 617.° Escuadrón en marzo de 1945. En la página anterior, abajo: la tripulación de un Lancaster del 617.° Escuadrón posa frente a una Grand Slam antes de partir para una misión. Abajo: el pecio del acorazado alemán *Tirpitz* tras encajar dos impactos directos de sendas Tallboy.





LAS BOMBAS SISMICAS

Al estallar la II Guerra Mundial, el ingeniero civil Barnes Wallis diseñó la «bomba sísmica», un arma que no actuaba por onda expansiva directa sino mediante una onda de choque sísmica generada cuando explosionaba unos metros bajo tierra. En principio esta idea no interesó demasiado y Wallis se dedicó a diseñar las «bombas saltarinas» que destruyeron las presas del Rin en 1943. La primera bomba sísmica, diseñada por Wallis y aparecida en marzo de 1944, fue apodada Tallboy. Era una versión reducida de la bomba de 10 toneladas, pesaba 5.400 kg y medía seis metros de longitud y 965 mm de diámetro. La resistente envuelta de acero de esta siniestra munición sólo podía obtenerse en dos fundiciones británicas. A diferencia de las bombas pesadas convencionales, estaba diseñada especialmente para, después de ser lanzada a unos 6.600 m de altitud, rebasar la velocidad del sonido, penetrar 80 m en el suelo y producir un cráter de 80 m de profundidad por 100 m de diámetro. Una de las Tallboy empleadas contra el *Tirpitz* entró por el castillo del acorazado y atravesó la cubierta acorazada superior como si fuese una lata de sardinas. La máxima expresión de las bombas sísmicas fue la Grand Slam, parecida a la Tallboy pero de siete metros de longitud y 9.500 kg de peso, de los que 6.900 kg eran de explosivo. La Grand Slam fue la mayor bomba de la guerra y sólo el Lancaster era capaz de emplearla. Lanzada desde 12.000 m, podía penetrar 40 m en el terreno y provocaba tal deflagración que todos los edificios y construcciones circundantes quedaban reducidos a escombros.

Arriba: la insignia que distinguía a los tripulantes bombarderos.

del capitán de grupo C. C. McCullen, con Tait al frente del 617.º. Debían volar directamente a la URSS, bombardear el *Tirpitz* en la inesperada dirección este-oeste y regresar a la URSS antes de volver a casa. Un Lancaster hubo de retornar a la base y el resto arribó a la zona de aterrizaje cerca de Archangel en mitad de niebla baja y con los procedimientos de navegación entorpecidos por la poca calidad de los mapas. Otra complicación fue que los



operadores de radio habían recibido un código equivocado, pero de hecho todos los aviones salvo seis tomaron tierra en aeródromos. Los otros se posaron en bosques y campos de labranza. Durante las 24 horas siguientes los soviéticos organizaron una masiva operación de rescate mientras las tripulaciones de mantenimiento de la RAF, llegadas a bordo de los dos Liberator, se afanaban a reparar los aviones.

Finalmente, a las 06,30 horas del 15 de septiembre despegaron 27 Lancaster (21 con las Tallboy y seis con las «Johnny Walker») y el avión de filmación. La intención era atacar al *Tirpitz* a las 11,00 desde una altura máxima de 5.400 m, tras haber descendido a la cota de bombardeo 100 km antes para evitar que se tendiese la cortina de humo, operación que llevaba unos ocho minutos. Todo fue sobre ruedas. Con buen tiempo, el *Tirpitz* tardó bastante en tender la cortina. Media docena de Tallboy se lanzaron antes de que «penachos blancos posados en las quietas aguas y el humo de los cañones» ocultasen el acorazado. La antiaérea ligera nada pudo hacer contra los Lancaster, que volaban demasiado altos, y la pesada fue «moderada» e «imprecisa»; además, sus destellos sirvieron como referencia para el lanzamiento. Se lanzaron diecisiete Tallboy y varias tripulaciones afirmaron que por lo menos una dio en el *Tirpitz* y que una o dos más cayeron muy cerca. Todos los aviones (incluidos cuatro que no llegaron a largar las bombas) regresaron a Yagodnik y después a Escocia.

A mediados de octubre, el *Tirpitz*, averiado, fue fondeado más al sur, en Tromso, donde también recalaron más buques antiaéreos y se desplegaron aviones de caza. El «dinosaurio solitario», en palabras del comandante del Mando de Caza sir Arthur Harris, era todavía una amenaza potencial. Pero ahora estaba al alcance de aviones basados en Lossiemouth. Para flanquear los radares enemigos, se decidió realizar de nuevo la aproximación por levante, aprovechando las cadenas montañosas para ocultarse tanto como fuese posible y realizando en total un periplo de 3.600 km. Los Lancaster fueron equipados con motores Merlin 28, más potentes, depósitos adicionales de carburante y, como en la incursión contra las presas, desprovistos de la torreta dorsal y de todo cuanto resultaba no esencial, como las ametralladoras de proa. A las 03,00 horas del 29 de octubre, 37 Lancaster (incluido un avión dotado de cámaras) despegaron en mitad de la lluvia y, según lo previsto, iniciaron el ataque a las 09,00 horas. El *Tirpitz* fue pillado por sorpresa, pero a medida que los Lancaster se le aproximaban apareció una capa de nubes bajas que lo ocultó. Algunas tripulaciones realizaron hasta cinco pasadas sin poder lanzar sus bombas. Sólo se reclamó un impacto probable y un Lancaster, alcanzado por la *flak*, aterrizó como pudo en Suecia.

A finales de noviembre, el invierno ártico amenazaba con secuestrar la luz diurna hasta la primavera siguiente, de modo que había que actuar con rapidez. Pese a que los alemanes habían sido alertados de la posibilidad de un ataque por tierra contra Tromso, a las 02,00 horas del 12 de noviembre 30 Lancaster de los Escuadrones 9 y 617, acompañados de nuevo por un avión de filmación, partieron de Lossiemouth por tercera vez en dos meses. Siguiendo la misma ruta que el 29 de octubre, los Lancas-



Izquierda: ¡Bombas fuera! Un Lancaster del 617.° Escuadrón libera su Grand Slam. En el avión se aprecia claramente la cadena que servía para retener la bomba en el interior de la bodega. Izquierda, abajo: las bombas sísmicas eran muy eficaces contra objetivos «duros» como los abrigos de submarinos y lanchas rápidas, cuyos techos de hormigón atravesaban antes de explosionar. Abajo, fotografía principal: aviones Lancaster en ruta hacia el refugio personal de Hitler, el Nido del Aguila. Abajo, a la derecha: un Lancaster se dispone a bombardear el Nido del Aguila. Era la última incursión del 617.° Escuadrón.

ter descubrieron «un barco enorme, negro y agazapado», anclado como una araña gigante en su red de mallas antitorpedo. Pese a la perfecta visibilidad reinante, los alemanes no tendieron la habitual cortina de humo y, aunque la antiaérea se reveló implacable, las Tallboy cayeron con precisión. Tras el bombardeo, Tait esperó a ver la suerte que corrían sus tripulaciones, pues parecía inminente la aparición de los cazas enemigos. Que éstos no se materializasen es todavía un misterio. Dos Tallboy alcanzaron al *Tirpitz* y provocaron la explosión de un pañol de municiones que reventó uno de los costados, de modo que el acorazado «se volcó y quedó con la quilla mirando al cielo». Ya no iba a preocupar más a los estrategas navales.

Entre la primera y segunda operaciones contra el *Tirpitz*, el 617.° Escuadrón atacó otra presa. Se temía que los alemanes pudiesen abrir las esclusas de la presa de Kembs, cerca de la frontera suiza, cuando las fuerzas estadounidenses cruzasen el Rin cerca de Belfort. Si la presa podía destruirse antes del cruce se evitaría tal eventualidad.

Ese complejo plan requería que una formación de siete Lancaster se aproximase por poniente para bombardear desde 2.500 m, mientras los Mustang se ocupaban de ametrallar las baterías antiaéreas y seis Lancaster, al mando de Tait, atacaban a baja cota desde levante y a un tiempo lanzasen sus Tallboy con espoletas de retardo. Los Lancaster del 617.° despegaron al atardecer del 7 de octubre, se reunieron con los Mustang sobre Kent y atravesaron Francia cuando caía la noche. Un Lancaster fue alcanzado por la antiaérea helvética debido a que la formación pasó rozando las fronteras suizas, pero los demás y los Mustang atacaron según lo previsto. Tait, empero, hubo de vérselas con una antiaérea inflexible. Su bomba desapareció bajo el agua cerca de la presa y mientras recuperaba la maniobra vio como dos Lancaster eran abatidos. Cuando los supervivientes emprendían el regreso, las espoletas se activaron y la presa se rompió.

Tait realizó aún otra operación y después fue relevado del mando de la unidad. En diciembre de 1944, Johnny Fauquier, un experimentado canadiense 10 años mayor que la mayoría de sus subordinados, asumió el mando del Escuadrón. El último día del año dirigió un ataque nocturno contra los cruceros *Emden* y *Köln* en el fiordo de Oslo y el primero resultó alcanzado. El mal tiempo restringió la actividad del Escuadrón a una única incursión en enero de 1945, contra un abrigo de submarinos en Bergen. Los cazas enemigos se ensañaron con los Lancaster y uno de ellos hubo de amarar en el vuelo de regreso. Salvado por una lancha del SAR, el único comentario publicable del piloto fue: «Hace un frío de mil demonios en este bote.»

Mientras la Tallboy demostraba sus cualidades, progresaron los trabajos en la bomba de 10 toneladas de Wallis, cuyo diseño había empezado cuatro años antes. El 14 de marzo de 1945, catorce Lancaster atacaron el viaducto de Bielefeld, por el que discurría un vital enlace ferroviario con el Rhur. Trece llevaban las Tallboy y el restante, pilotado por el jefe de escuadrón G. C. Calder y desprovisto de artillero dorsal, operador de radio y de las compuertas de la bodega, tenía el fuselaje reforzado, motores Merlin 24 y llevaba una Grand Slam. Calder participaba en la operación de puro milagro. El Lancaster de Fauquier (también con una Grand Slam) reveló problemas motrices durante las comprobaciones previas al despegue y Calder, a cargo del avión de reserva, consiguió que su jefe le dejase actuar en el «baile». En el viaducto, Calder informó de «un impacto probable» tras lanzar desde 3.600 m, altura inferior a la prevista por Wallis. Pero funcionó. El viaducto había perdido un trecho de casi 100 m y ya no podría aceptar más tráfico. Los periodistas llamaron a la Gran Slam «nuestra V-1» y Wallis declaró que había sido «un bombardeo exquisito... maravilloso»; poco después colgó en su estudio una fotografía enmarcada del resultado del ataque.

La última operación del Escuadrón durante la guerra se produjo cuando, el 25 de abril de 1945, atacaron al Nido del Aguila —refugio personal de Hitler—, en las cercanías de Berchtesgaden.





PARACAIDISTAS ALEMANES

A mediados de los años treinta, tanto el Ejército como la Fuerza Aérea alemanas comenzaron a formar una fuerza de asalto paracaidista. El 1 de octubre de 1935, la guardia de corps de Herman Göring fue transferida a la Luftwaffe y bautizada Regimiento Göring. Se enviaron voluntarios de esta unidad al centro de instrucción de Altengrabow, donde se constituyó el primer regimiento paracaidista de la Luftwaffe. En la primavera de 1936, el Ejército trabajaba ya en una nueva unidad paracaidista y dos años más tarde esta fuerza tomó parte en la ocupación de los Sudetes, donde su actuación estuvo dirigida por la Luftwaffe. El 1 de enero de 1939, la unidad paracaidista del Ejército fue transferida a la Luftwaffe, que se convirtió en la única responsable del reclutamiento y la instrucción de paracaidistas. En julio de 1938, el general de división Kurt Student había sido nombrado comandante de la 7.ª División Aerotransportada, pero pese a sus esfuerzos no consiguió que ésta participase en las primeras fases de la guerra. En abril de 1940, empero, sus paracaidistas entraron en acción en Noruega, donde se distinguieron en la batalla de Narvik. Sin embargo, la captura de la fortaleza de Eben Emael y de los puentes del canal Alberto en mayo fue uno de sus principales éxitos y sentó las bases para futuras victorias en Europa, el Mediterráneo y el norte de Africa.

Arriba: el emblema paracaidista.

TACTICAS DE CHOQUE

En 1940 se consideraba que la fortaleza de Eben Emael era inexpugnable, sin duda porque todavía no habían entrado en acción las revolucionarias fuerzas de choque alemanas

A las 04,30 horas del 10 de mayo de 1940, once planeadores DFS 230 alemanes fueron remolcados por sendos Ju 52 desde el aeródromo de Colonia-Ostheim, unos 120 km al este de la frontera holandesa. Estos planeadores transportaban la Sección de Asalto Granite (granito), que consistía en dos oficiales y 83 suboficiales y soldados, todos ellos zapadores paracaidistas extraídos de la 7.ª División Aerotransportada de la Luftwaffe.

Los planeadores se dirigían a la supuestamente inexpugnable fortaleza belga de Eben Emael y, si todo funcionaba según lo previsto, iban a ser remolcados durante 25 minutos antes de ser liberados sobre la frontera holandesa para que planeasen hasta el objetivo. Una vez allí, su cometido era la destrucción de los cañones y las fortificaciones de Eben Emael antes de que pudiesen ser empleadas para retardar el avance de las fuerzas terrestres alemanas sobre los puentes del canal Alberto, una importante línea defensiva que amenazaba con bloquear la prevista invasión alemana de los Países Bajos en mayo de 1940. Si el Sexto Ejército alemán debía avanzar según lo previsto, entre Roermund y Lieja, Eben Emael debía ser anulado antes.

La fortaleza se había terminado en 1935, cuidadosamente emplazada en una elevación rocosa que dominaba el sector más importante del canal Alberto. Entre 1932 y 1935, los belgas habían construido unas instalaciones que se extendían 700 m de este a oeste y 900 m de norte a sur. En la cara noreste, un pronunciado talud caía 40 m sobre el canal Alberto, mientras que en el noroeste la planicie del río Jeker había sido elevada y las defensas mejoradas mediante una zanja de pronunciados taludes. En los costados este y sur, donde el terreno circundante se hallaba a la misma altura que las defensas, los ingenieros belgas habían construido una amplia zanja y un muro de 4 m de altura.

La fortaleza estaba construida a varios niveles, con un total de 64 puntos fuertes que alojaban una variedad de piezas de artillería, incluidas de 120 mm, antiaéreas y contracarro. Todos los cañones estaban protegidos por pesadas cúpulas de acero, algunas de las cuales presentaban un espesor de 30 cm. Los belgas estaban convencidos de que éstas eran inmunes a todo salvo a pesados y dilatados bombardeos artilleros y ataques aéreos. Se habían colocado amplios campos de minas y largas filas de alambradas para canalizar a cualquier atacante hacia unas casamatas erizadas de ametralladoras. La entrada a la fortaleza se hallaba en la ladera opuesta de la colina y estaba protegida por un foso inundado. Los alemanes no conocían con certeza los efectivos de la guarnición belga, pero estaban conven-



Arriba: planeadores DFS 230 en vuelo de entrenamiento antes del asalto de Eben Emael. Durante el ataque en sí se emplearon trimotores Ju 52 y no los Ju 87 Stuka para remolcar los once planeadores que llevaron a los 85 hombres de la Sección de Asalto Granite. Otras tres secciones se encargaron de capturar los puentes del canal Alberto para facilitar el avance del Ejército alemán sobre los Países Bajos.

cidos de que su comandante, el mayor Jottrand, contaba con un mínimo de 1.200 hombres. Por su parte, los belgas asumían que la fortaleza iba a forzar a cualquier atacante a desplegar importantes efectivos para realizar un largo sitio y que mientras tanto podrían aprovechar para destruir los puentes sobre el canal y enviar refuerzos para proseguir con las acciones dilatorias.

Los hombres de la Sección de Asalto Granite eran el elemento clave de un plan esbozado por Hitler y el general Kurt Student, comandante del cuerpo paracaidista alemán, para que la invasión alemana de Francia y los Países Bajos evitara este formidable obstáculo. Formaban parte del *Sturmabteilung* (Grupo de Asalto) *Koch*, cuyos objetivos generales eran los puentes Kanne, Vroenhaven y Veltwezelt sobre el canal Alberto. Se conseguiría el factor sorpresa depositando fuerzas aerotransportadas con planeadores en cada objetivo, unas horas por delante de las fuerzas de invasión. Como era esencial asegurar todos esos objetivos simultáneamente, el *Hauptmann* (capitán) Koch dividió su unidad en cuatro elementos autónomos, cada uno con un cometido específico.

Los puentes debían ser tomados por tres Secciones de Asalto: la Hierro del alférez *(Leutnant)* Schachter se ocuparía del Kane, la Hormigón del alférez Schacht tomaría el puente de hormigón de Vroenhaven y la Acero del *Oberleutnant* (teniente) Altman haría lo propio con el puente de acero de Veltwezelt. La Sección de Asalto Granite estaba al mando del teniente Rudolf Witzig, un ingeniero de 25 años famoso por su profesionalidad y dedicación. Desde noviembre de 1939, los hombres de Koch se entrenaban para su tarea en un secreto absoluto y practicaban el asalto con planeadores en las fortificaciones de Gleiwitz, capturadas a los polacos.

Cada paracaidista llevaba un fusil o un subfusil, así como 50 kg de explosivos

El 10 de mayo cada planeador contenía un impresionante arsenal: por su parte, cada zapador paracaidista llevaba un fusil o un subfusil, así como 50 kg de explosivos u otro equipo vital. Entre éste figuraban unas cargas explosivas especiales fijadas a largas pértigas para ser introducidas a través de las troneras, el equivalente a los torpedos Bangalore para abrirse paso entre las alambradas y lanzallamas para sofocar la resistencia más tenaz. Las municiones más importantes eran, empero, las 20 *Hohlladung* (car-

Asalto aerotransportado

Canal Alberto
Maas
Canal Juliana
Veldwezelt
Maastricht
BELGICA
Vroenhaven
Kanne
HOLANDA
Eben Emael
Fuerte Eben Emael
Clave
Ataques aerotransportados alemanes

Ataques alemanes 10-13 de mayo de 1940

MAR DEL NORTE
HOLANDA
ALEMANIA
BELGICA
Eben Emael
FRANCIA
LUXEMBURGO

Eben Emael

foso
área boscosa
entrada
Canal Alberto
muro y zanja contracarro
Clave
casamatas
cúpulas
barracones
túneles
metros

Al amanecer del 10 de mayo de 1940, una fuerza aerotransportada de menos de 60 paracaidistas alemanes aterrizó en el fuerte de Eben Emael, a pocos kilómetros al sur de Maastrich y punto clave de las defensas de Bélgica. Los militares belgas pensaban que Eben Emael —con una guarnición efectiva de 700 hombres, protegida por muros y zanjas contracarro y flanqueado por el canal Alberto— era inexpugnable. Pero al cabo de unos minutos del aterrizaje de los alemanes, el fuerte había sido paralizado y sus piezas principales acalladas. Bélgica estaba perdida.









gas huecas) de 50 kg y 28 de 12 kg, con las que los hombres de Witzig debían abrirse paso a través de los blocaos de Eben Emael.

De camino hacia Eben Emael, la Sección de Asalto Granite perdió dos de sus planeadores. Uno, con Witzig a bordo, rompió el cable de remolque y su piloto pudo aterrizar con suerte en un campo alemán. El segundo planeador se vio obligado a virar en redondo y aterrizar cerca de Düren a raíz de que fallase uno de los motores del Ju 52 que lo remolcaba.

Debido a estos problemas imprevistos, sólo nueve planeadores de la Sección de Asalto Granite aterrizaron en el macizo de Eben Emael a las 05,20 horas; además, dos de esos planeadores aterrizaron con problemas y sus paracaidistas no pudieron participar activamente en el ataque. Sin embargo, la guarnición belga fue cogida por sorpresa y permaneció en estado de considerable confusión durante la batalla, a pesar de que había sido puesta en alerta a las 00,30 debido a informes sobre movimientos de tropas alemanas en la frontera. No obstante, durante el mes anterior se habían producido tres alarmas similares e infundadas, de modo que ahora su respuesta fue lenta. Para empeorar la posición belga, de los 1.200 hombres que se suponían de guarnición en Eben Emael, el día del ataque, había sólo 700, pues los restantes estaban de permiso o asignados a localidades próximas. La ausencia de estos 500 hombres fue decisiva para la suerte de los belgas.

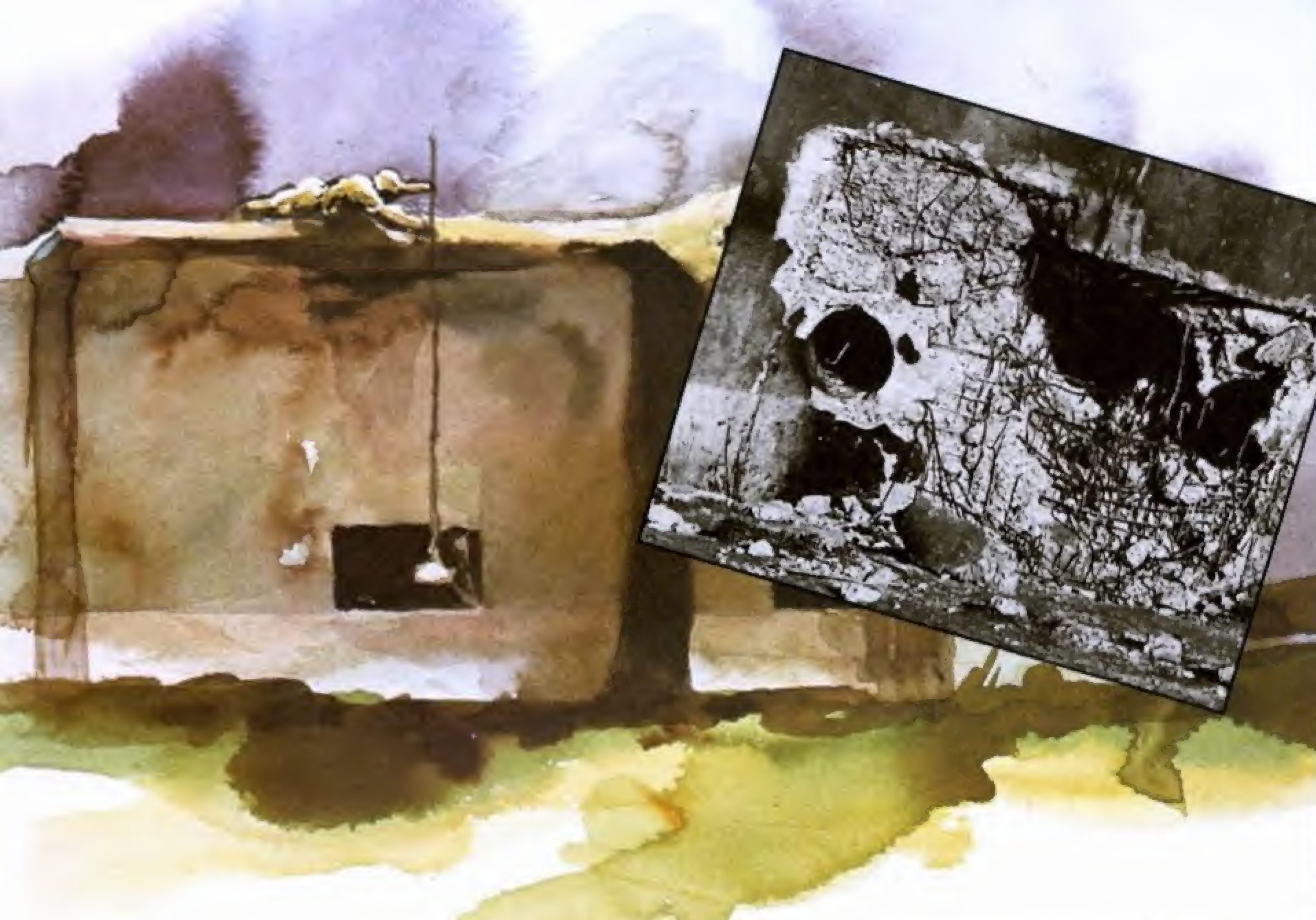
Al caer la noche, la mayoría de las defensas principales estaban en ruinas

La guarnición no esperaba un ataque alemán y tardó en responder debido a que consideró que los planeadores eran franceses o británicos. Algunos defensores belgas declararon después que habían creído que los planeadores no eran sino aviones de reconocimiento enemigos averiados. Pero los belgas reconocieron pronto su error y cuando los 55 hombres de Witzig que alcanzaron la fortaleza pusieron pie a tierra se encontraron con un infierno de sirenas, bengalas y trazadoras.

En ausencia de Witzig, el *Oberfeldwebel* (sargento mayor) Helmut Wenzel asumió el mando: es a él a quien debe reconocerse el mérito de dirigir la primera y crucial fase del ataque alemán, puesto que los alemanes ganaron el control del fuerte durante los 20 primeros minutos. Cuando los zapadores atacaron las cúpulas de acero con sus cargas huecas, se sorprendieron con los devastadores efectos de éstas, pues por razones de secreto hasta entonces no habían podido constatar la total efectividad de los ingenios.

Un pelotón mandado por el *Feldwebel* (sargento) Niedermeier atacó la Casamata 18, en el sector meridional de la fortaleza. Con una carga hueca de 50 kg, Niedermeier destruyó su cúpula de observación, de acero, mientras que dos hombres fijaban una carga de 12 kg contra una puerta de acero situada debajo de uno de los cañones de 35 mm de la casamata. La virulencia de la explosión, los efectos de la onda expansiva y el agujero que quedó en la cúpula sorprendieron a Niedermeier. En el interior, los artilleros belgas habían sido arrancados de sus asientos y aplastados contra las paredes. Niedermeier guió su pelotón a través del boquete y persiguió a los belgas supervivientes, que abandonaron la cúpula y se retiraron a la red de túneles que discurría por debajo de la fortaleza.

Por todas partes, otros pelotones alemanes utiliza-



En la página anterior, de arriba abajo: la segunda fase del ataque alemán contra Eben Emael suponía el cruce del canal Alberto por el este de la fortaleza, zona en la que este canal tenía 40 m de profundidad. Los primeros hombres que lo atravesaron pertenecían al 51.° Batallón de Zapadores y estaban mandados por el sargento segundo Portsteffen. Sus botes neumáticos fueron tiroteados desde dos posiciones belgas. Arriba: los devastadores efectos de una carga hueca.

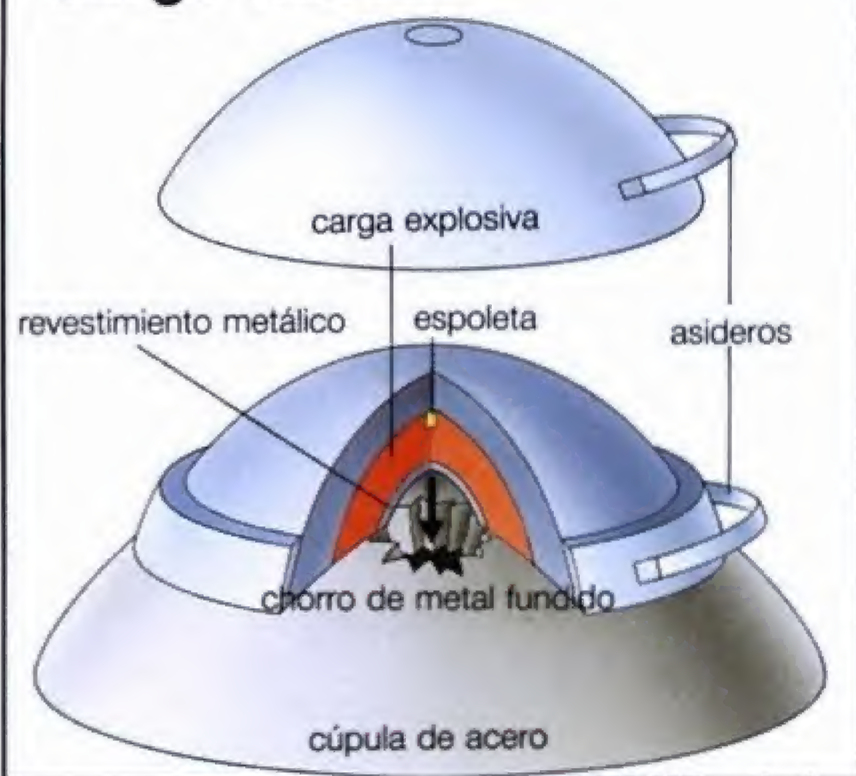
ban sus cargas huecas con efectos devastadores. El *Oberfeldwebel* Peter Arent, comandante del 3.er Pelotón, fue figura clave en las primeras fases del ataque. Su planeador se posó a menos de 50 m de la barbacana de Eben Emael e inmediatamente comenzó a ser tiroteado. Arent y sus hombres, con los paquetes de explosivos, comenzaron a correr al descubierto, seguidos por una mortal barrera de trazadoras, hacia los muros de hormigón y su objetivo asignado. Arent colocó una carga hueca de 50 kg en la cúpula, donde explosionó y abrió un gran boquete. Al frente de su pelotón, y disparando su subfusil, anuló a los defensores y se preparó para conservar la cúpula conquistada contra un previsible contraataque belga.

Sin embargo, Wenzel ordenó a Arent que atacase otro reducto y destruyese dos piezas antiaéreas que amenazaban con echar por tierra el tiempo previsto por los alemanes para reducir la fortaleza. Arent y su pelotón se aproximaron al reducto avanzando pegados a un muro de hormigón que les resguardó del fuego de ametralladora proveniente de las barbacanas superiores. Colocaron dos cargas en la cúpula que albergaba dos ametralladoras y la explosión subsiguiente destruyó la posición.

El mayor Jottrand, comandante de Eben Emael, había perdido la iniciativa durante la primera fase del asalto alemán y era incapaz de organizar una resistencia coordinada. Aunque podía ordenar que las baterías de campaña situadas en las proximidades batiesen el propio fuerte en un intento desesperado de desvertebrar la acción alemana, no imaginaba el potencial exacto del enemigo y se descorazonó ante la súbita pérdida de tantos reductos clave. Desde su central de mando en el centro del fuerte, el fragor y las ondas expansivas de las cargas huecas debían parecerle terroríficas, sentimiento agravado por su creencia de que la fortaleza era capaz de soportar la detonación de cualquier carga explosiva convencional.

A las 08,30 horas, un solitario planeador alemán surcó entre el violento fuego antiaéreo belga y aterrizó en el fuerte. El teniente Witzig se unía así a sus hombres. Después de que su planeador hubo de posarse en territorio alemán, consiguió preparar otro remolcador Ju 52 y, tras varios intentos, despegar sin contratiempos. Tan pronto como recibió las novedades de Wenzel, Witzig ordenó a sus hombres que atacasen y destruyesen esas áreas de Eben Emael todavía en poder de los belgas. Los alemanes, empero, fueron rechazados y se vieron obligados a retirarse al abrigo de una casamata capturada. Los belgas se habían recuperado lo suficiente para lanzar un contraataque de infantería.

Durante la tarde, los bombarderos en picado Ju 87 Stuka atacaron objetivos específicos en y alrede-



PLANEADOR DFS 230

El ataque alemán contra Eben Emael fue una de las operaciones aéreas más audaces de la guerra y su éxito dependió de que los paracaidistas alcanzasen su objetivo en total secreto y aterrizasen con gran precisión. Para conseguir tales fines hubo de confiarse en un medio no probado hasta entonces: el planeador de asalto.
El DFS 230 fue diseñado por Hans Jacobs y realizó sus primeros vuelos de evaluación a finales de 1937. Algunos altos oficiales alemanes quedaron muy impresionados, y uno de ellos, Ernst Udet, informó a sus superiores sobre las capacidades del planeador y añadió que, con algunas modificaciones, serviría para depositar fuerzas tras las líneas enemigas. Al cabo de unas semanas se cursó un pedido para la construcción de una versión militar capaz de llevar un piloto y 10 paracaidistas pertrechados. Aunque el DFS 230 era poco más que una versión agrandada de un velero convencional, demostró excelentes prestaciones al ser usado para depositar pequeñas unidades de asalto. Podía llevar 270 kg de carga además de los hombres y planear más de 20 km tras ser liberado a 2.000 m. La experiencia, sin embargo, mostró que el DFS 230 era muy vulnerable al fuego antiaéreo durante su lenta aproximación al objetivo. Variantes posteriores incorporaron medios para solventar tal inconveniente: los DFS 230B llevaban un paracaídas externo para reducir su distancia de aterrizaje y una ametralladora MG-15 de 7,92 mm detrás de la cabina para la supresión de defensas. Algunos ejemplares llevaban incluso dos MG-34 fijas en la proa. El DFS 230 presentaba un problema aún peor: una escasa capacidad de carga que impedía su empleo en operaciones a gran escala. No obstante, su producción prosiguió hasta abril de 1942, momento en el que se habían construido 1.022 ejemplares.

ENTRENAMIENTO INTENSIVO

La captura de Eben Emael fue crucial para el éxito de la ofensiva alemana contra los Países Bajos en mayo de 1940. Seis meses antes, los hombres del *Sturmabteilung Koch* fueron sometidos a un programa de entrenamiento riguroso y altamente secreto. El *Oberleutnant* (teniente) Rudolf Witzig, quien mandó la Sección de Asalto Granite, tomó parte en ese programa que sirvió para que sus hombres se preparasen para el revolucionario asalto aerotransportado de la fortaleza:

«La seguridad era vital, pues nuestro éxito —y también nuestra supervivencia— dependía de que el enemigo fuese cogido por sorpresa. Todos éramos conscientes de ello y a veces hubieron de tomarse medidas drásticas. Nuestro entrenamiento y detalles sobre equipo, tácticas y objetivos se mantuvieron en completo secreto, y la mayoría de nosotros no supimos el nombre de la fortaleza hasta después de capturarla. No se concedieron permisos y no se nos permitía mezclarnos con hombres de otras unidades.



Arriba: el teniente Rudolf Witzig, quien mandó la fuerza de asalto alemana que ocupó la fortaleza de Eben Emael.

»Incluso las prácticas con los planeadores, en el área de Hildesheim, se realizaron a la menor escala posible. Después, los planeadores eran desmontados, trasladados a Colonia en camiones de mudanzas y montados de nuevo en unos hangares rodeados de alambradas y guardados por nuestros propios hombres.

»Tras las prácticas en Hildesheim, el destacamento practicó el ataque a fortificaciones muy bien defendidas en la región de los Sudetes y efectuó pruebas de demolición en instalaciones polacas próximas a Gleiwitz. Unas clases en la escuela de zapadores de Karlshorst nos introdujeron en los principios de la construcción de fortalezas. Finalmente, el interrogatorio de desertores de fortificaciones belgas nos permitió comparar sus declaraciones con lo que habíamos aprendido.

»Así se completo la escena y los zapadores adquirieron confianza en sus armas; no nos hubiésemos cambiado por nadie, y mucho menos por aquellos que guardaban los fuertes acorazados.»

dor de Eben Emael y silenciaron varias bolsas de resistencia. A la caída de la noche, muchas de las defensas principales del fuerte habían sido bombardeadas y demolidas y, aunque los belgas se habían retirado al interior de la fortaleza, Witzig temía un ataque nocturno contra sus menguadas fuerzas. Así, ordenó evacuar varios reductos ya conquistados y concentrarse en varias zonas más seguras. Los puestos abandonados fueron demolidos.

Aunque Witzig esperaba el contraataque belga durante la noche del 10 al 11 de mayo, se sorprendió de la escasa capacidad de respuesta del enemigo:

«La noche fue tranquila. Tras los duros combates del día, mi destacamento permanecía, agotado, bajo el fuego graneado de la artillería y la infantería belgas desde fuera del fuerte; cada ráfaga podía significar el comienzo del contraataque que me temía. Pero, por lo general, el enemigo carecía de espíritu suficiente para combatirnos.»

A las 07,00 horas del 11 de mayo, un destacamento de zapadores alemanes del 51.° Batallón de Ingenieros, al mando del *Unterfeldwebel* (sargento segundo) Portsteffen, alcanzó Eben Emael y entró en contacto con Witzig tras haber cruzado el canal en un bote neumático. A media mañana, tropas de un regimiento de infantería alemán se habían unido a ellos y los hombres de Witzig fueron relevados. Tras otras dos horas de difíciles combates, la mayor parte subterráneos, los alemanes escucharon un toque de cornetín y vieron aparecer una bandera blanca que sugería la capitulación del mayor Jottrand. La batalla había concluido.

Unos 700 soldados belgas habían sido derrotados por unas pocas docenas de zapadores paracaidistas alemanes

Alrededor de 700 soldados belgas, defensores de lo que se consideraba la mejor fortaleza europea, habían sido vencidos por unas docenas de zapadores paracaidistas alemanes armados con 56 cargas explosivas. La unidad de Witzig tuvo seis muertos y 20 heridos, un tercio de sus efectivos, pero había conseguido anular la mayoría de las casamatas de Eben Emael. La Sección de Asalto Granite había tenido una actuación clave al permitir que el resto del Grupo de Asalto Koch capturase intactos la mayoría de los puentes del canal Alberto. Los belgas sólo lograron destruir el puente de Kanne, cuyas cargas de demolición consiguieron activar al tiempo que aterrizaban los paracaidistas.

Witzig, que recibió la *Ritterkreuz* (Cruz de Caballero) y fue promovido al empleo de capitán, diría más tarde que su éxito residió en que la sección había conseguido el factor sorpresa, en el efecto demoledor de las cargas huecas en la moral de los defensores y en la falta de apoyo externo a la guarnición. Pero su éxito era también resultado de la planificación y el metódico entrenamiento previos al ataque, de forma que cada zapador sabía exactamente lo que debía hacer, se hallaba en plena forma física y era capaz de actuar por iniciativa propia, que permitió que el sargento mayor Wenzel asumiese el mando en ausencia de Witzig durante las primeras horas de la operación.

La captura de Eben Emael fue, sin duda, el primer ejemplo de las audaces operaciones aerotransportadas de la II Guerra Mundial. Pese a la pérdida de dos planeadores, los paracaidistas alemanes llevaron a cabo sus cometidos con gran determinación y abrieron camino para que los ejércitos alemanes conquistasen Europa Occidental.



En la página anterior: un soldado lanzallamas de la Sección de Asalto Granite proyecta un chorro de fuego contra un blocao de hormigón. La velocidad del ataque alemán supuso que los belgas perdiesen el control del fuerte en sólo 30 minutos. Arriba: sucios, cansados, pero aún capaces de esbozar una sonrisa, unos paracaidistas se toman un respiro tras la captura de Eben Emael.



Alférez paracaidista, Eben Emael, 1940

Este oficial paracaidista, ilustrado durante la ceremonia por la victoria en Eben Emael, lleva el blusón de salto diseñado para las fuerzas paracaidistas y que fue un rasgo distintivo de las unidades aerotransportadas alemanas durante la II Guerra Mundial. Debajo del blusón aparecen los pantalones grises y una chaqueta de vuelo de la Luftwaffe. Su cabeza está tocada con el casco paracaidista, «camuflado» con barro, y su calzado son botas de cordones laterales. En el cinturón lleva una pistolera para una Luger 08. El amarillo del color de arma forma el fondo de los galones en las solapas de la chaqueta. Este oficial posee las Cruces de Hierro de 1.ª y 2.ª clases, así como la Cruz de Caballero (en el cuello).

HUE

En sus combates cuerpo a cuerpo en las calles de la Ciudad Imperial, los infantes de marina de EE.UU. se enfrentaron a un enemigo implacable. Enviados al combate a raíz de la ofensiva comunista del Tet de 1968, los *marines* sostuvieron una endiablada lucha casa por casa en Hu



FUERZAS COMUNISTAS

El Ejército de la República de Vietnam (ERV) y su aliado estadounidense se enfrentaron a dos oponentes militares distintos durante la ofensiva del Tet de 1968: las fuerzas regulares del Ejército de Vietnam del Norte (EVN) —controladas desde Hanoi— y el Viet Cong, un experimentado ejército guerrillero con base en el propio Vietnam del Sur. Aunque unidades del EVN habían combatido ya en Vietnam del Sur, Hanoi estaba más interesado en conservar sus fuerzas hasta que hubiese ocasión de montar una ofensiva definitiva contra el potencial norteamericano. En consecuencia, el peso de los combates entre 1965 y 1967 lo llevó el Viet Cong. En 1967 se planeó la ofensiva del Tet. Es posible que los norvietnamitas pensasen en la posibilidad de que las graves pérdidas que podría sufrir el Viet Cong en esa ofensiva eliminasen un potente rival a la hora de acceder al poder en Vietnam del Sur tras la victoria. En la práctica, el Viet Cong sufrió fuertes pérdidas durante el Tet.

Abajo: un oficial del EVN. Derecha: unos infantes de marina socorren a un compañero alcanzado por un francotirador enemigo.



Durante la tarde del 31 de enero de 1968, el teniente coronel Marcus Gravel, comandante del 1.er Batallón del 1.er Regimiento de Marines, condujo a sus hombres a través del puente de Nguyen Hoang hacia la Ciudad Vieja de Hue. Apoyado por carros (que fueron incapaces de seguir debido a su vulnerabilidad en la lucha callejera), Gravel vio que se enfrentaba a mucha más potencia de fuego enemiga de la que podía combatir y, en unos camiones, se replegó con los heridos. Había comenzado la participación de la Infantería de Marina de EE.UU. en la lucha por Hue.

Hue era la principal ciudad de las provincias septentrionales de Vietnam del Sur. Se la llamaba la «Ciudad Imperial» debido a que había sido la capital del Estado de Annam y la sede del gobierno de los emperadores que había regido en el área. Hasta entonces, Hue no había padecido prácticamente los combates que asolaban el resto del país, aun a pesar de que se hallaba cerca de Vietnam del Norte (a menos de 50 km de la Zona Desmilitarizada). Ultimamente había recibido muchos refugiados que multiplicaron su población fija de 100.000 personas, parte de las cuales habitaban la Ciudad Vieja, una parte de Hue rodeada de espesas murallas que se asentaban en el río Perfume.

La decisión de atacar Hue se había tomado el verano anterior. Los norvietnamitas y sus aliados del sur, el Viet Cong (VC) acordaron montar una ofensiva a gran escala contra las principales ciudades del sur, en un intento de destruir la moral del Ejército de la República de Vietnam (ERV) y provocar un levantamiento contra el gobierno.

La ofensiva del Tet, como se denominaron los ataques acaecidos a finales de enero de 1968, no fue totalmente una sorpresa, pero sí lo fueron la escala y la intensidad de los ataques. Además, la atención de todas las tropas de EE.UU. en Vietnam, la de los *marines* en especial, se centraba en Khe Sanh, una base de combate sitiada desde el 21 de enero. En efecto, el 25 de enero las fuerzas de EE.UU. en las provincias septentrionales se aprestaban a la liberación de Khe Sanh y no a defenderse contra una serie de asaltos contra núcleos urbanos clave.

PLANIFICACION DE LA OFENSIVA

En julio de 1967, se convocó en Hanoi una conferencia a alto nivel bajo los auspicios de Ho Chi Minh, presidente de Vietnam del Norte, y su comandante militar, el general Vo Nguyen Giap. Su fin era considerar la posibilidad de deshacer el actual estado de tablas militar en la guerra de Vietnam.
Tras largas discusiones, se decidió que debía lanzarse una ofensiva a gran escala contra Vietnam del Sur a principios de 1968 empleando el Ejército de Vietnam del Norte (EVN) y el Viet Cong, la rama militar del Frente de Liberación Nacional. El ataque tenía tres objetivos: incitar a un levantamiento popular contra el gobierno del Sur, forzar el colapso del gobierno survietnamita y minar seriamente la posición política y militar de EE.UU en Vietnam. Subsistía en cambio el problema del propio Viet Cong, cuyos líderes no estaban muy de acuerdo con la participación de Hanoi en la guerra. Así, la decisión de lanzar la ofensiva era tanto militar como política.
Se pensó en un ataque lo más amplio posible, en el que el EVN atacaría las provincias septentrionales y el Viet Cong cualquier ciudad y pueblo importante del sur. La decisión de atacar durante el Tet (Año Nuevo Lunar), a finales de enero de 1968, fue significativa. Giap pensó que, con los permisos dados a la tropa, los survietnamitas estarían en inferioridad y, debido al mal tiempo, los norteamericanos no podrían realizar misiones aéreas de apoyo. En las semanas previas al Tet, el EVN y el Viet Cong siguieron con sus operaciones regulares para no alertar al enemigo, pero a finales de enero todo estaba listo y el día 31 empezó la ofensiva. Unos 84.000 hombres del EVN y el VC atacaron 36 capitales de provincia, 60 de distrito y 50 pueblos en Vietnam del Sur. El centro de la ofensiva en las provincias costeras septentrionales fue la antigua ciudad imperial de Hue.

El estampido de los morteros y el lamento de los cohetes anunciaron el inicio de un asalto contra Hue

En las primeras horas del 31 de enero, el estampido de los morteros y el lamento de los cohetes anunciaron que comenzaba el asalto del Ejército de Vietnam del Norte (EVN) contra Hue. Las escasas tropas del ERV estacionadas en la ciudad pertenecían a la 1.ª División del general de brigada Ngo Quang Truong y eran de alta calidad. Eran conscientes de la posibilidad de un ataque y, por tanto, estaban alerta; la Compañía «Pantera Negra» consiguió ralentizar notablemente el avance de dos batallones del EVN y su apoyo de zapadores en su avance hacia la Ciudad Vieja desde el suroeste. Sin embargo, con el apoyo de unidades locales del Viet Cong, las tropas del EVN controlaron rápidamente la práctica totalidad de la Ciudad Vieja. Cuando amaneció sólo se les había resistido el extremo septentrional de la ciudad, sede del cuartel general divisionario de Truong.

Mientras tanto, en la zona de Hue al sur del río Perfume conocida como «Ciudad Nueva», también habían tenido éxito las tropas atacantes. Pelotones del Viet Cong tomaron los edificios gubernamentales clave y, aunque resistieron los estadounidenses en la sede del MAMV (Mando de Asistencia Militar en Vietnam, título oficial del mando norteamericano en el país), sólo quedaron algunas bolsas de resistencia aisladas. El ataque sobre la Ciudad Vieja había sido un éxito rotundo. Bien armadas, entrenadas y conscientes de lo que se esperaba de ellas, las fuerzas comunistas alcanzaron casi todos sus objetivos y las tropas del EVN comenzaron a preparar puntos de resistencia al norte y al sur de la ciudad, mientras que la bandera del Viet Cong, estrellas doradas sobre campos rojos y azules, ondeaba desafiante sobre el viejo Palacio Imperial.

Las unidades más cercanas del US Marine Corps se hallaban en la base de combate de Phu Bai, 12 kilómetros al sur. Allí, la Fuerza Operativa X-Ray del general de brigada Foster Lahue (veterano de la II Guerra Mundial y comandante de batallón en Co-





Hue
US Marine Corps enero-febrero de 1968

En enero de 1968, ciudades e instalaciones militares en Vietnam del Sur fueron atacadas por las fuerzas comunistas. La vieja ciudad imperial de Hue fue escenario de los combates más cruentos.

Clave
- Fuerzas norvietnamitas
- Fuerzas estadounidenses
- Principales áreas de confrontación durante la ofensiva del Tet

a Quang Tri · Ruta 1 · aeródromo · CG ERV · Ciudad Vieja · Distrito de Gia Hoi · Palacio Imperial · río Perfume · puente Nguyen Hoang · estación ferrocarril · CG MAMV · Dai Gang · prisión · estadio · Ruta 1 · Ciudad Nueva · canal Phu Cam · a Phu Bai

Asalto del EVN

Enero Infiltrados del EVN se unen al Viet Cong.
31 enero, 03,40 Fuerzas comunistas lanzan un ataque de cohetes y morteros. Avanzan hacia el CG del MAMV.
Despliegue de la unidad de élite «Pantera Negra» del ERV, que es rechazada.



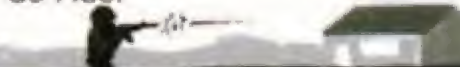
La salida de Gravel

31 enero, 15,00 Los *marines* que avanzan desde Phu Bai, al mando del teniente coronel Gravel llegan al centro de control del MAMV y cruzan el Nguyen Hoang, pero han de replegarse.



Limpieza de la Ciudad Vieja

12 febrero El 1.er Bon del 5.° de Marines se despliega en la Ciudad Vieja para romper la situación de tablas. Otras fuerzas de EE.UU. atacan al EVN desde el este. Los combates casa por casa durarán dos semanas más.
21 febrero El Palacio Imperial en manos survietnamitas.
22-24 febrero Las fuerzas de EE.UU. y el ERV toman el control de Hue.



Limpieza de la Ciudad Nueva

1 febrero Las fuerzas del ERV contraatacan y los *marines* inician la limpieza de la Ciudad Nueva.
6 febrero La prisión, el hospital y el gobierno provincial son liberados.
9 febrero Los estadounidenses controlan la Ciudad Nueva.



M16A1

A principios de los años cincuenta, el Consejo de la Infantería de EE.UU. anunció sus requerimientos por un nuevo fusil ligero de ordenanza: este arma debía ser precisa hasta los 460 m y capaz de penetrar cascos de acero y blindajes corporales a esa distancia; debía poder utilizarse tiro a tiro o en automático, pero no debía pesar más de 2,72 kg. Eugene Stoner, jefe de diseño de Armalite Incorporated, compañía de investigación en armas ligeras, comenzó a trabajar en una nueva arma. En 1958, el fusil de Stoner, denominado AR-15, fue elegido como posible sustituto del M14 entonces en servicio. Tras unas primeras ventas a la USAF y Vietnam del Sur, el gobierno de EE.UU. comenzó a favorecer el diseño de Stoner y hacia 1966 el Ejército había requerido 400.000 unidades. Poco después fue denominado M16. Cuando el M16 entró en servicio, se puso de relieve la simplicidad de su diseño y la facilidad de su limpieza. Por desgracia, ello fue interpretado como que no necesitaba entretenimiento, de modo que se generó un alud de protestas cuando los fusiles comenzaron a fallar. A raíz de ello se introdujeron modificaciones en la recámara y el cañón. Así reformado, fue denominado M16A1.
Construido de aleación de aluminio y plástico rígido, era fácil de manejar y ligero lo que, unido a su elevada cadencia, hicieron de él un arma ideal para combates a corta distancia. El M16A1 es todavía el fusil de ordenanza estadounidense.

ajuste alza
palanca de armado
palanca auxiliar de cierre
tubo amortiguador
cilindro de gases
cerrojo
martillo
percutor
fiador automático
selector
separador
disparador
pistolete
retén del cargador
cargador
anilla portafusil
culata

rea) se componía de destacamentos de las unidades de plana del 1.er y 5.° Regimientos de Marines, y de tres batallones incompletos (a pleno potencial, la Fuerza Operativa X-Ray debería constar de dos regimientos completos). Los 4.000 hombres de Lahue estaban encargados de la defensa de Phu Bai, pantalla defensiva de los accesos occidentales a Hue, y del mantenimiento del tráfico en la Ruta 1 del paso de Hai Van a Hue. La Ruta 1 era la clave de las comunicaciones norte-sur, de Da Nang a Hue, y comenzó a ser bombardeada por morteros y cohetes durante la noche del 31.

Comenzaron a llegar informes de una gran ofensiva sobre Vietnam del Sur, incluido el asalto a la embajada de EE.UU en Saigón, y Lahue hubo de tomar decisiones críticas. Envió la Compañía del 1.er Batallón del 1.° de Marines hacia Hue para investigar la situación en la Ruta 1 y enlazar con el cuartel general del MAMV en la Ciudad Nueva. Pero la Compañía A pronto estuvo en problemas, pues tropas del EVN habían preparado una emboscada y los *marines* apenas habían cubierto la mitad del camino cuando fueron sorprendidos.

A media mañana del 31, Lahue entendió que la Compañía A necesitaba apoyo, de manera que envió al teniente coronel Marcus Gravel con el grupo de mando del 1.er Batallón del 1.° de Marines y la Compañía G del 2.° Batallón del 5.° de Marines. Estaban apoyados por una sección de carros y unos pocos ingenieros. Gravel usó estos efectivos para atravesar las líneas del EVN y, pese a ser hostigado por fuerzas del Viet Cong y el EVN desde la propia Hue, cruzó el puente sobre el canal Phu Cam y entró en el CG del MAMV antes de las 15,00 horas.

Una vez allí, Gravel ordenó que se intentase llegar hasta las unidades del ERV del general Truong, que defendían el extremo norte de la Ciudad Vieja. Sus hombres avanzaron por el puente de Nguyen Hoang pero, desprovistos de apoyo pesado, no consiguieron progresar y fueron rechazados.



Arriba: armados con fusiles M16, unos infantes de marina esperan la orden de pasar a la acción.

Esa noche se clarificó la caótica situación que imperaba en todo Vietnam y en Hue comenzó a disiparse la posibilidad de otros asaltos comunistas a gran escala.

El día siguiente Gravel volvió a intentar el avance hacia las posiciones de Truong, sólo para chocar contra la renovada resistencia de las tropas del EVN



Calibre: 5,56 mm
Longitud: 99 cm
Peso (cargado con 30 cartuchos): 3,82 kg
Alcance máximo efectivo: 400 m
Cadencia de tiro (automático): de 150 a 200 dpm
Velocidad inicial: 990 m/seg

Arriba: el fusil de asalto estadounidense M16A1. Este ejemplar presenta el cargador curvo de 30 cartuchos y la bocacha apagallamas de tipo mejorado.



apostadas tras las murallas de la Ciudad Vieja.

Mientras tanto llegaron más *marines*: el 4 de febrero, el coronel Stanley Hughes, comandante regimental del 1.° de Marines, tomó a su cargo dos batallones del USMC encargados de limpiar Hue al sur del río Perfume. Los batallones consistían en esas unidades del 1.° de Marines que ya habían entrado en acción con Gravel, así como en tres compañías de infantería, las F, G y H del 5.° de Marines a las órdenes de su propio comandante, el teniente coronel Ernest Cheatham. Hughes era un oficial veterano de la II Guerra Mundial, condecorado con la Cruz de la Armada y la Estrella de Plata por su actuación en ese conflicto: la batalla que iba a seguir sería en muchos aspectos lo más parecido a los peores episodios de la guerra contra los japoneses en las islas del Pacífico. Las fuerzas comunistas que dominaban la ciudad tenían órdenes expresas de combatir hasta el final, de modo que tendrían que ser expulsadas casa por casa, blocao por blocao.

Muchos de los *marines* presentes en Hue eran novatos de alistamiento reciente y, aunque habían sido entrenados para operar bajo cualquier condición, contaban con que para combatir al Viet Cong en Vietnam del Sur iban a estar provistos siempre de una aterradora potencia de fuego y de una movilidad superior. Ahora, sin embargo, se enfrentaban a un tipo de guerra diferente: combates a corta distancia, casi cuerpo a cuerpo, entre calles barridas por las ametralladoras, saltando de un abrigo a otro, con francotiradores pendientes de cualquier descuido y, si nada lo remediaba, con escaso apoyo de armas pesadas. Las montañas de escombros eran tan útiles como un edificio incólume para ocultar al enemigo y, como en las más cruentas batallas de la II Guerra Mundial —Stalingrado, Monte Cassino o Iwo Jima— la infantería atacante debería avanzar eliminando a los defensores uno a uno.

La infantería atacante hubo de concentrar la máxima potencia de fuego para cubrir hasta el más mínimo avance y los característicos edificios de Hue pronto evidenciaron en sus fachadas el dispendio de munición a que se vieron obligados los estadounidenses para mantener «entretenidos» a los Viet Cong mientras avanzaban las tropas. El fusil de asalto M16, tan denostado por todos cuando comenzó a entrar en servicio, se reveló inapreciable en Hue, pues su modo automático supuso nutridas ráfagas que mantuvieron bajo constante presión a los defensores.

SERVICIO INTERARMAS

El cometido principal del United States Marine Corps (USMC, o Cuerpo de Infantería de Marina de EE.UU.) es mantener una capacidad anfibia utilizable en la toma y defensa de bases avanzadas en una zona de guerra, y realizar operaciones marítimo-terrestres. Un rasgo clave de la posición del USMC en la milicia de EE.UU. es que se trata del único servicio cuya estructura básica está fijada por ley. En enero de 1951, el Congreso aprobó el proyecto de ley Douglas-Mansfield que formalizaba la identidad independiente del USMC y fijaba sus efectivos en cuatro divisiones y cuatro alas aéreas. El comandante de los *marines* forma parte de la Junta de Jefes de Estado Mayor. Los efectivos actuales del USMC son de unos 194.000 hombres. Como se requiere que realice acciones independientes, se acepta que este servicio tenga sus propios medios de apoyo aéreo y terrestre orgánicos. Las cuatro Alas Aéreas de los Marines (AAM), con un total de 286 a 315 aviones cada una, poseen entre 18 y 21 escuadrones. Estos deben realizar distintos tipos de cometidos, desde el apoyo cercano al transporte y las patrullas de combate aéreo. La movilidad corre a cargo de unidades de helicópteros capaces de transportar hombres y equipos. Las AAM poseen además medios de alerta temprana y reconocimiento. El concepto de servicio interarmas queda reflejado en la estructura de una división del USMC. Aparte de tres regimientos de infantería, cada división posee una batería de artillería, un batallón de carros, un batallón de transportes anfibios acorazados, un batallón de asalto ligero acorazado y otras unidades de apoyo y complementarias.


V.C.
GO Hom

Izquierda, fotografía principal: cargado de cintas de munición para una M60, un *marine* en cuclillas frente a la castigada fachada de un edificio de la Ciudad Vieja en Hue. Tras el éxito inicial de su asalto sobre la ciudad, el EVN y el Viet Cong fortificaron gran parte de los edificios en su poder. Los *marines* hubieron pues de expulsarlos casa por casa y se encontraron con una resistencia feroz. Derecha: un agotado infante de marina se toma un respiro entre los rigurosos combates cuerpo a cuerpo que caracterizaron la batalla por Hue.

EVACUADOS DE HUE

Durante los combates por Hue, las barcazas fueron el principal medio de acceso y evacuación. Pero las fuerzas comunistas controlaban áreas clave en las orillas del río Perfume y los morteros no cejaban en sus bombardeos de los posibles amarraderos. En uno de ellos, un periodista describe una evacuación de Hue bajo el fuego:

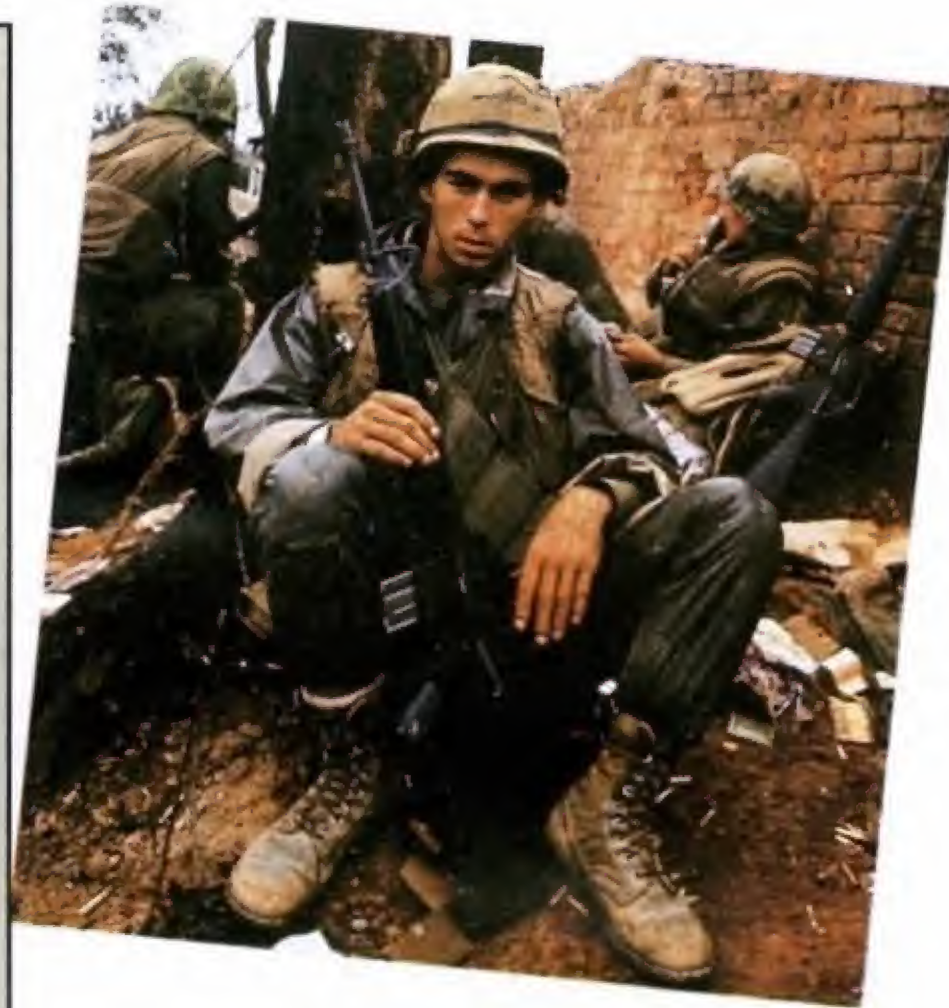
«Los sirvientes de los morteros eran malos tiradores. Dos proyectiles cayeron al agua y levantaron pequeños géiseres. Un tercer proyectil fue a dar en unos cestos, lejos de las barcazas y de los pasajeros que aguardaban...

»Cuando el último cesto fue desembarcado, los pasajeros subieron a bordo. Las mujeres, los niños y los heridos en camillas ocuparon la cubierta principal. Los demás, incluidos los *marines* capaces de tenerse en pie, fueron agrupados a la intemperie. Era un cargamento extraño. Había dos curas, antiguos cautivos del Viet Cong; los cuerpos de seis *marines* en bolsas de plástico verde; y un grupo de maestros que habían estado atrapados durante nueve días en Hue mientras estallaban en derredor suyo los proyectiles de artillería y mortero...

»"Quien tenga armas, que esté preparado", dijo un marinero a los pasajeros. "Será un milagro que no hayamos de usarlas." No hubo milagro. Diez minutos después de zarpar, hombres del Viet Cong corrían por las orillas disparando sus fusiles y lanzagranadas contra nosotros. Los *marines* heridos se apostaron en las barandillas y devolvieron el fuego.

»Trazadoras rojas pasaban rozando la cabina del lanchón y un proyectil cohete alcanzó una patrullera fluvial que había acudido a protegernos.

»Cuando hubo pasado el susto, uno de los pasajeros, sacó una botella de *scotch* y la pasó a los *marines*... Duró cuatro minutos...»



Por su parte, las fuerzas comunistas habían convertido en fortificaciones todos los edificios gubernamentales que habían ocupado en la Ciudad Nueva. Los francotiradores se apostaron en los pisos altos, mientras que en las plantas inferiores se emplazaron nidos de ametralladoras. Se situaron morteros para cubrir todos los accesos y los infantes se escondieron en «nidos de araña», con cargadores de reserva para sus fusiles de asalto AK-47 y a la espera de poder abatir a cualquier norteamericano que se les pusiese a tiro.

Cuando los combates comenzaron en Hue no había una línea de frente como tal; pelotones de sabotaje del Viet Cong y francotiradores individuales fueron una amenaza constante. Así, cuando los *marines* comenzaron a limpiar la Ciudad Nueva, los saboteadores volaron el puente sobre el canal Phu Cam, lo que significó que a partir de entonces los suministros hubiesen de cruzar el río en helicóptero o por el propio río. Ambos métodos eran muy peligrosos. Los lentos helicópteros eran muy vulnerables si permanecían en vuelo estacionario sobre una zona en poder de los comunistas, mientras que la navegación por el río Perfume había de sortear los emplazamientos del EVN en las orillas.

Cinco LCU (vehículos utilitarios de desembarco) transportaban la mayoría del equipo y las municiones hasta que se reparó el puente el 12 de febrero. Dos LCU cargados con carburantes, aceite y lubricante se incendiaron y hundieron como resultado del fuego enemigo desde las orillas, y otro LCU cargado de munición saltó por los aires al ser alcanzado por las fuerzas enemigas. Al sur del río, los helicópteros consiguieron operar desde dos zonas de aterrizaje (ZA) relativamente protegidas, pero el problema persistía en la Ciudad Vieja. La única ZA efectiva se hallaba en el hospital y los aparatos que se posaban en ella estaban expuestos a ser tiroteados. De hecho, sólo se perdió un helicóptero de un total de 823 salidas, pero otros recibieron múltiples impactos.

Los combates en Hue fueron los más cruentos que hasta entonces habían vivido los infantes de marina

Al problema de transportar suministros y refuerzos a Hue se sumó el de evacuar eficazmente los heridos. La perspectiva de ser izado por un helicóptero vulnerable a las armas ligeras enemigas o hacerlo en un LCU, tras el episodio de la explosión ya referido, no era muy agradable.

Los infantes de marina recibieron cierto apoyo de carros M48 (que tuvieron un buen comportamiento en los combates callejeros y sólo se perdió uno de ellos) y de los Onto, vehículos oruga ligeramente blindados que montaban seis cañones sin retroceso y que fueron de gran ayuda por su capacidad de desplegar una devastadora potencia de fuego concentrada incluso a corta distancia. Los Onto podían transitar por zonas vedadas a carros mayores y más pesados: su táctica era apuntar, lanzar una salva demoledora y retirarse rápidamente.

Una unidad de *marines*, el 1.er Batallón del 5.° Regimiento del comandante Robert Thompson, fue desplegada en la Ciudad Vieja para apoyar a las fuerzas del ERV de Troung atrapadas en la zona. Este batallón se enfrentó a un cometido mucho más difícil que los que había hallado al sur del río pues, debido a la mayor concentración de los edificios y a la superior determinación de los defensores, esta unidad hubo de librar una lucha desesperante.

El período de la batalla por Hue coincidió con el

Infante de marina norteamericano, Vietnam, 1968

Este infante de marina presenta el uniforme verde de faena y, como protección contra la metralla, un dos cuartos antibala M1955. Su calzado consiste en las botas tropicales de nailon y cuero negro, en tanto que en el casco de acero M1 lleva una cubierta camuflada y una botella de repelente de insectos. Su armamento es el fusil de asalto M16 de 5,56 mm, el arma individual de ordenanza de las fuerzas estadounidenses en Vietnam en 1968. Lleva los cargadores de respeto en la bandolera de algodón que cuelga de su hombro izquierdo.





monzón nororiental. Los cielos estaban generalmente cubiertos y la atmósfera era pesada, lo que prácticamente impedía el apoyo aéreo cercano. Para los infantes de marina, los días pasados en Hue bajo este cielo gris plomizo asumieron el carácter de rutina. Durante el día debían forzar el paso, pugnar por expulsar a las fuerzas comunistas de sus abrigos, confiar en que las armas de apoyo hiciesen cuanto pudiesen y luego esperar la llegada de la noche para tomar una comida caliente. Pero durante la noche el Viet Cong y el EVN lanzaban contraataques locales y combatientes aislados comunistas colocaban sus mortíferas trampas.

De parapeto en parapeto y concentrando la máxima potencia de fuego, los infantes de marina avanzaron centímetro a centímetro. En la Ciudad Nueva, las fuerzas estadounidenses comenzaron a controlar la situación al cabo de una semana: el edificio que albergaba el centro administrativo provincial fue recapturado el 6 de febrero, así como la prisión y el hospital. El 9 de febrero había sido aplastada toda resistencia organizada al sur del río Perfume. Pero para el 1.er Batallón del 5.° de Marines de Thompson, que apoyaba a las fuerzas de Truong en la Ciudad Vieja, las cosas iban bastante peor. Pero el 21 de febrero la bandera de Vietnam del Sur volvió a ondear sobre el Palacio Imperial y el día 22 tuvieron lugar los ataques finales, durante los que la aviación del USMC aprovechó que el techo nuboso se abriese parcialmente para lanzar devastadores ataques sobre el extremo meridional de la Ciudad Vieja en apoyo de las fuerzas de Thompson; ese día lanzaron bombas Snakeye de 115 kg y contenedores de napalm de 225 kg.

Arriba: una de las muchas bajas recibe los primeros auxilios en primera línea. Abajo: infantes de marina en acción con una ametralladora M60.

A pesar de que la obtención de apoyo cercano no fue nada fácil, los infantes de marina utilizaron su superior potencia de fuego siempre que fue posible. La artillería de los marines disparó 18.091 proyectiles durante la batalla: alto explosivo, iluminantes, fósforo blanco, fumígenos y de gases. Por su precisión, el obús de 203 mm fue la pieza más efectiva.

La inesperada determinación de las fuerzas del EVN y el Viet Cong a combatir hasta el último centímetro, y el hecho de que los combates callejeros fueron una novedad en la guerra de Vietnam, hicieron de la lucha en Hue uno de los episodios más cruentos vividos hasta entonces por la Infantería de Marina de EE.UU.: sufrieron 142 muertes en los combates para recapturar la ciudad. Pero demostraron una vez más las excelentes cualidades del USMC en condiciones adversas y contra un duro enemigo.



HERIDAS Y CONDECORACIONES

En Hue los *marines* libraron una de las peores batallas de infantería de la guerra de Vietnam. Inevitablemente, durante los combates callejeros a quemarropa sufrieron un elevado índice de bajas: los helicópteros evacuaron unos 1.000 heridos durante la reconquista de la Ciudad Vieja y 142 estadounidenses cayeron en acción. En Vietnam, la proporción de heridas fatales debidas a armas ligeras fue del 51 por ciento, muy superior a la II Guerra Mundial o a la de Corea, donde los bombardeos aéreos y artilleros fueron responsables de la mayoría de las bajas. Las balas ligeras utilizadas por los fusiles de asalto modernos causan grandes orificios de penetración y salida que provocan grandes desgarros en el tejido muscular. Otro 36 por ciento de las bajas se debió a la metralla de proyectiles de artillería y mortero, en tanto que las minas y las trampas causaron otro 11 por ciento. Los *marinês* que sobrevivieron al trauma de caer heridos, de hecho la mayoría, recibieron atención médica rápida y de alta calidad, y sólo el 2,6 por ciento de los heridos que alcanzaron hospitales norteamericanos fallecieron tras ser admitidos. Estados Unidos concede tradicionalmente el Corazón Púrpura (ilustración superior) a quienes reciben heridas en combate.

SAS
EN LA JUNGLA

Durante la subrepticia guerra librada en el transcurso de la «Confrontación» entre Indonesia y Malasia en 1965, el SAS británico demostró su soberbia profesionalidad en las junglas de la región

En 1964 el general de división Walter Walker afirmaba que para llevar a cabo misiones de vigilancia fronteriza, exploración, relación con la población civil y ataque puntual prefería 70 hombres del SAS que 700 infantes.

En las primeras horas del 28 de abril de 1965, un equipo de cuatro hombres del 22.° Regimiento del Servicio Aéreo Especial (22.° SAS) esperaba pacientemente, con sus fusiles preparados, en la orilla de un río situado a unos 9 km al interior de territorio indonesio. Este equipo, mandado por el capitán Robin Letts, había recibido la orden de explorar el área de Berjongkong y Achan, donde se sabía que los indonesios poseían bases avanzadas. Durante su misión, Letts descubrió un curso fluvial empleado por el enemigo para llevar hombres y armas a la frontera, y decidió tender una emboscada. Tras haber desplegado sus hombres a ambas orillas del río, Letts aguardaba la aparición de embarcaciones indonesias.

No hubo de esperar mucho. A las 08,15, cuando hacía dos horas que el equipo había tomado posiciones, apareció un bote, seguido por un segundo y luego por un tercero. Cada uno contenía tres hombres, dos de ellos a los remos y el tercero con su fusil preparado, en calidad de centinela. Cuando el primer bote llegó a la altura de uno de los hombres de Letts, el segundo a la del propio capitán y el tercero a la de otro SAS, el equipo abrió fuego. El tiroteo duró cuatro minutos. Los cuerpos de cuatro indonesios flotaban en el agua, otros dos yacían en los botes, dos más en las orillas del río y el noveno indonesio había conseguido darse a la fuga. La emboscada había resultado. El equipo de Letts recogió los bártulos y regresó a la seguridad del territorio malasio, en la confianza de que ahora el enemigo no podría transitar tranquilamente ni por terreno amigo.

Que el SAS emprendiese tales misiones no era una sorpresa, porque entonces el 22.° SAS llevaba ya casi dos años en la jungla fronteriza que separaba el Borneo indonesio (Kalimantán) del malayo.

En efecto, casi tan pronto como llegó a Borneo, en

En la página anterior: equipado con un fusil Armalite norteamericano y con una pesada mochila, un hombre del SAS progresa cautelosamente sobre un puente de bambú en Borneo. Abajo: desprovistos de toda prenda superflua, soldados de un destacamento del SAS en Borneo suben a bordo de una barca fluvial para iniciar una patrulla. En la densa e impenetrable jungla de la región, este tipo de embarcaciones fueron un medio de transporte muy valioso; en ocasiones, los SAS utilizaron nativos como guías y timoneles.



EL SAS EN BORNEO

Entre diciembre de 1963 y agosto de 1966, la montañosa isla de Borneo, escasamente poblada y cubierta por una densa jungla, fue escenario de un conflicto bélico. La antigua colonia británica de Malasia, al oeste de Borneo, estaba destinada a convertirse en una nueva entidad política en el área. Conocida como la federación de Malasia, debía incluir el Borneo Septentrional Británico (el actual Sabah), Sarawak, Brunei, Malasia y Singapur. Aunque Gran Bretaña apoyaba el futuro que Malasia proponía para sus territorios, el presidente de la vecina Indonesia, Ahmed Sukarno, se opuso a raíz de que ese plan amenazaba su idea de expandir las fronteras de Indonesia.
En diciembre de 1962 estalló en el Sultanato de Brunei una rebelión encabezada por elementos antimalayos, pero llegaron las fuerzas británicas y restablecieron la situación antes de que Sukarno pudiese sacarle provecho. Cuatro meses después, empero, Sukarno comenzó a infiltrar insurgentes desde Kalimantán (el sector meridional indonesio de Borneo) en las colonias británicas. Cuando Sabah y Sarawak (pero no Brunei o Singapur) fueron incorporadas oficialmente a Malasia en septiembre de 1963, las infiltraciones se acrecentaron. Como respuesta a ellas, los británicos organizaron una guardia fronteriza con fuerzas malayas, británicas y de la Commonwealth para contener a los insurgentes. Parte importante de estas fuerzas fue el SAS.
Tan eficaz fue la fuerza aliada que difícilmente las incursiones indonesias penetraron más allá de la frontera. A medida que pasó el tiempo, el coste de la «Confrontación» se hizo demasiado gravoso para el pueblo indonesio, que dejó de confiar en los sueños grandilocuentes de su presidente. Sukarno fue derrocado en marzo de 1966 y cinco meses más tarde Indonesia abandonó la confrontación y firmó la paz con Malasia.

enero de 1963, el SAS fue desplegado en la frontera como red defensiva de recogida de información. Por entonces, el Comandante de las Fuerzas Británicas en Borneo, general de división Walter Walker, hacía frente a la doble amenaza de un levantamiento interior de la Organización Comunista Clandestina (OCC), un movimiento subversivo basado sobre todo en colonos chinos en Sarawak, y de una invasión exterior proveniente de Kalimantán. Aparte de un número reducido de fuerzas locales, Walker sólo disponía de cinco batallones, insuficientes para mantener la seguridad interna en un territorio de 200.000 km^2 y al mismo tiempo para prevenir un posible ataque. En la práctica, Walker decidió conservar estos efectivos como fuerza de reacción, dispuesta a acallar insurgencias y a cortar incursiones desde el exterior. Al mismo tiempo optó por desplegar el escuadrón del SAS existente (unos 70 hombres) en la frontera como medio de aviso ante cualquier posible incursión indonesia.

El SAS debía desempeñar un cometido difícil. Un escuadrón, que casi nunca sobrepasaba los 100 hombres, debía cubrir una frontera de unos 1.600 km de longitud, tan agreste que algunos de sus trechos no figuraban tan siquiera en los mapas. Pero los SAS estaban bien preparados; es más, como habían tomado parte en las operaciones antiguerrilla de la Emergencia Malaya (1948-1960), muchos de ellos hablaban o chapurreaban el malayo, la *lingua franca* de las tribus de la frontera. Ello iba a ser de gran ayuda, pues en la práctica el único medio de controlar la frontera era contar con el apoyo de esas tribus, los nativos situados en colinas o valles fluviales.



PATRULLAS EN LA JUNGLA

El principal esfuerzo británico durante la campaña de Borneo fue el envío de patrullas del SAS a la jungla para recoger datos del potencial, la situación y las intenciones de las fuerzas hostiles. El despliegue de un puñado de hombres bajo tales condiciones fue motivo de controversia por la época. Algunos países consideraban que estos equipos reducidos eran muy vulnerables, pero los británicos confiaban en que estas unidades, formadas por personal altamente motivado, eran ideales para el cometido y podrían obtener resultados desproporcionados con su tamaño. En Borneo se estableció como unidad básica táctica el equipo de cuatro hombres. Cada patrulla tenía tres áreas de responsabilidad principales: el control de infiltraciones en territorios amigos, la recogida de datos sobre la población civil y poner en práctica el programa «corazones y mentes» para ganarse la amistad de los nativos. La validez de las patrullas del SAS dependía de unos pocos hombres bien entrenados, todos ellos especialistas en algún campo determinado, que actuaban de forma autónoma. La patrulla del SAS solía consistir en un operador de radio y un médico, más otros dos hombres que podían ser un intérprete, un experto en explosivos o cualquier otro especialista. Cada hombre debía llevar todo lo necesario, pues no iba a recibir suministros durante su misión. Sus movimientos por la jungla solían seguir un esquema básico: al frente marchaba un explorador, seguido a intervalos por el comandante, el médico y el radio. El último hombre llevaba casi siempre una ametralladora GPMG o Bren de 7,62 mm, el resto fusiles SLR y M16. La discreción era esencial en las patrullas del SAS, el entrenamiento y la experiencia aseguraban la perfección.

Por fortuna para los SAS, muchas de esas tribus mostraban buena disposición hacia los británicos. Sin embargo, la lealtad de los nativos no podía tomarse como garantía, debido en particular a que el deporte favorito de muchos de ellos era el coleccionar de cabezas. En un esfuerzo por ganarse su confianza, el personal del SAS operaba en pequeños equipos de tres o cuatro hombres que pasaban semanas e incluso meses en los asentamientos nativos, ayudando en la plantación y la recolección, dando asistencia médica y respetando siempre las costumbres y tradiciones de los nativos. En contrapartida, los indígenas proporcionaban a los SAS cualquier tipo de información, como pistas y huellas dejadas en la jungla por los indonesios.

Tales informes eran enviados al cuartel general del escuadrón mediante radios de alta frecuencia y complementados por otros datos, como puntos de cruce de la frontera, senderos en la vegetación, lugares para emboscadas o aterrizaje de helicópteros y demás, recogidos por los SAS en sus patrullas en sus áreas respectivas. Tan eficaces fueron estas actividades que cuando los indonesios iniciaron sus incursiones, en abril de 1963, los SAS contaban con la confianza de casi todas las tribus y dieron a las fuerzas de seguridad «ojos y oídos» a lo largo de la frontera.

El SAS prosiguió con sus cometidos en la frontera, ganándose «los corazones y las mentes»

En los meses siguientes, los SAS prosiguieron con su actuación, se ganaron la confianza de los lugareños, recogieron datos y detectaron y siguieron las incursiones enemigas, además de entrenar una fuerza irregular de nativos denominada los Exploradores de la Frontera. Cuando los indonesios intensificaron sus acciones, empero, el cometido del regimiento hubo de modificarse. A principios de 1964, los hombres del SAS no sólo detectaban incursiones, sino que ayudaban a la infantería a interceptar a los in-

Fotografía principal: un puesto fortificado del SAS con un helicóptero improvisado para la recepción de suministros y el lanzamiento de acciones helitransportadas. Abajo, izquierda: un SAS patrulla cautelosamente entre la vegetación. Abajo, derecha: una patrulla calienta las raciones de combate durante un alto en la jungla. Los SAS debían desplazarse con todo lo necesario y durante sus patrullas no podían depender de suministros exteriores.





Abajo, izquierda: una patrulla se detiene para comprobar su posición y examinar el mapa. Abajo, derecha: una patrulla de cuatro hombres deja una choza indígena y se adentra en la selva para otra misión de exploración.

filtrados; esta infantería, desplegada desde bases avanzadas o por helicópteros, era guiada a posiciones de emboscada por los equipos del SAS. Más adelante, los SAS condujeron fuerzas de emboscada más allá de la frontera a fin de atacar al enemigo antes de que pudiese penetrar en territorio malayo.

Estas acciones ofensivas, operaciones ultrasecretas denominadas «Claret», exigían un gran cuidado y mucha preparación. Cualquier vestigio de presencia británica en suelo indonesio podría poner en un grave apuro al gobierno de Su Majestad. Después de todo, Gran Bretaña no estaba en guerra con Indonesia y quería evitar acusaciones de que propiciaba una escalada del conflicto. Las misiones Claret, en consecuencia, fueron objeto de severas limitaciones. Debían ser encomendadas sólo a tropas con experiencia en la jungla y guiadas por los SAS o los Exploradores de la Frontera. Estaban también limitadas en cuanto a distancia, en principio nunca superior a los 3 km en territorio enemigo.

A principios de 1964, las operaciones Claret se habían revelado políticamente aceptables y militarmente factibles. En consecuencia, cuando Walker se enteró de que los indonesios preparaban tropas de alta calidad a nivel divisional en la zona opuesta a la frontera de la Primera División (la zona occidental de Sarawak) en diciembre de 1964, autorizó misiones Claret de hasta 10 km de penetración. Parecía que los indonesios planeaban una ofensiva importante contra la Primera División, de modo que Walker pensó que al amenazar sus bases avanzadas y sus comunicaciones los forzaría a concentrarse en operaciones defensivas en vez de ofensivas. Las acciones Claret debían arrebatar a los indonesios la iniciativa militar.

En principio, durante diciembre de 1964 y comienzos de 1965, los equipos Claret se centraron sobre todo en la exploración, un prerrequisito obvio debido a que la vertiente de Kalimantán en la frontera con la Primera División no había podido ser reconocida en profundidad. En consecuencia, los equipos del SAS comenzaron a cruzar la frontera para







Los SAS prueban sus armas antes de una operación contra infiltrados indonesios. Uno de estos hombres ha fijado una artesanal empuñadura al guardamano de su Armalite para mejorar la actuación de su fusil como arma de tiro instintivo.

identificar bases indonesias, rutas de infiltración (reales y potenciales) y líneas de comunicaciones por tierra y agua.

Una operación típica fue la emprendida por una patrulla de cuatro hombres enviada a principios de enero de 1965 para explorar el área al sur de Gunong Brunei, donde el río Koemba discurría cerca de la frontera. Esa patrulla, al mando de Bennett, hubo de salvar cumbres, áreas de selva densa, desfiladeros y un pantano de 300 m de ancho antes de llegar al río. Su cometido era regresar con informes útiles sobre el área y también marcar posibles zonas de emboscada; a este respecto, particularmente prometedor resultó un peñasco desde donde se controlaban los movimientos en el río y en una senda que unía Seluas y Siding. El equipo de Bennett no intentó trabar contacto con el enemigo, pero algunos grupos de «exploración» —como el de Letts— encontraron objetivos demasiado tentadores como para dejarlos escapar.

Mientras que el equipo de Letts había llevado a cabo un reconocimiento que acabó en combate, no pasó mucho tiempo antes de que esas escaramuzas se convirtiesen en práctica habitual. A principios de mayo de 1965, el general de división George Lea, que había sucedido a Walker dos meses antes, decidió que las operaciones Claret comenzasen a ir en serio. Uno de los objetivos elegidos fue una importante ruta de abastecimiento: el río Koemba a la altura de Poeri. Un equipo de cuatro hombres del SAS, mandado por Don Large, recibió el encargo de explorar el tráfico cerca de Poeri y entrar en combate si se encontraba un objetivo adecuado.

El equipo de Large había recibido un cometido considerado prácticamente imposible. Se habían realizado anteriormente otros seis intentos de alcanzar ese sector del río Koemba que se habían saldado con otros tantos fracasos debidos a los pantanos de la región. En el cuartel general, la impresión era que este nuevo intento podía acabar también en *fiasco*, pero Large era optimista al respecto, incluso cuando tras ser depositado en una zona avanzada, el 10 de mayo de 1965, su equipo se vio en problemas casi inmediatamente. En su segundo día en la jungla, la patrulla intuyó la proximidad de soldados enemigos; en consecuencia, debían dar un rodeo a través de una zona de espesa maleza, y ello sin hacer ruido ni dejar huellas, lo que iba a poner a prueba sus cualidades como combatientes de la jungla.

La cosa se complicó. Tras cruzar sin ser detectada una importante senda en la jungla el tercer día y otra senda (utilizada posiblemente por los indonesios para intentar cortar el paso a los equipos Claret) la cuarta jornada, la patrulla comenzó a buscar un meandro en el río, donde Large esperaba encontrar el extremo de una estribación rocosa que les llevase a orillas del río. Pero lo que en realidad encontraron fue más pantano: cada vez que sondeaban comprobaban que se adentraban en un barrizal más profundo. Tras pasar la noche en una isla de barro, la patrulla avanzó hacia el oeste en la confianza de hallar de nuevo tierras altas. A medida que avanzaban oyeron el ruido de barcas motoras, pero ni rastro de la estribación rocosa. El fracaso parecía inevitable, pero Large se resistía a admitir su derrota. Tras almorzar en un claro seco del pantano, el equipo discutió sus posibilidades y decidió perseverar, es decir, volver al pantano y tratar de encontrar un camino hacia el río.

Tras alcanzar por fin su objetivo, Large estableció inmediatamente un puesto de observación

Su progresión fue desesperadamente lenta, pero recuperaron la esperanza al volver a oír los motores que anunciaban la proximidad del río. Por fin, para su sorpresa, divisaron una elevación que se alzaba unos 10 m sobre el pantano. Era la estribación rocosa. Salieron del pantano y cruzaron la zona de roca para adentrarse en un área de jungla. Tras atravesarla, hallaron una plantación de caucho a cuyos pies resbalaba a considerable velocidad el río Koemba, de unos 40 m de anchura en ese tramo.



CORAZONES Y MENTES

Durante las primeras fases de la campaña de Borneo, las guerrillas comunistas indonesias tenían todos los triunfos de la baraja: poseían un conocimiento minucioso de la jungla y sus peligros, conocían cómo sobrevivir en ella y utilizaban a sus habitantes como informadores y suministradores de alimentos. Las patrullas del SAS no podían disfrutar de esas ventajas sólo mediante sus acciones militares, de modo que adoptaron una nueva aproximación al problema. La clave de su estrategia fue el programa «corazones y mentes», un sistema de intercambios de mutuo beneficio entre la población local y los equipos del SAS.

Con esta técnica, los segundos intentaban romper la pared de suministros de la guerrilla e impedir que ésta pudiese emplear las aldeas nativas. Para ello, el SAS hubo de ganarse la confianza de los indígenas y la figura clave de ello fue el médico de cada patrulla, preparado para atender desde partos a heridas de bala. Aunque podía variar la naturaleza precisa de cada acción, las patrullas seguían un esquema similar. Solían entrar en los poblados y presentarse ante su jefe. Mientras unos conversaban con éste, el médico se dedicaba a sus pacientes. Tras intercambiar algunos presentes, se comunicaba a la base cualquier necesidad urgente. Los aldeanos podían ser incluso remunerados por su colaboración con el SAS.

Tras almorzar y más conversaciones, la patrulla solía partir. Sin embargo, al cabo de una semana volvían los SAS para reemprender los contactos con los indígenas.

La ayuda del SAS no tenía fines puramente altruistas, pues con ella se buscaban beneficios militares. Las aldeas eran una valiosa fuente de alimentos, seguridad e informaciones. Si los nativos prestaban todo eso, el SAS se podía concentrar tranquilamente en su misión: la destrucción de las fuerzas guerrilleras desplegadas en la jungla.

Tras alcanzar por fin su destino, Large no perdió tiempo y estableció un puesto de observación. Desechó el área de la derecha debido a que ofrecía poca protección y también rehusó emplear la zona a su izquierda que, aunque bien cubierta, era el primer sitio donde el enemigo podría esperar algo anormal. Se instaló en el área situada enfrente suyo, unos tres metros por encima del río y con una zanja próxima. Esta posición tenía también sus desventajas, de las que la principal era que el equipo debería retirarse por una zona despejada. Pero proporcionaba una buena visión sobre el río, una zanja donde descansar y una cobertura razonable (en forma de matorral y un árbol) de la orilla y la propia zanja. Era también el último sitio donde el enemigo podría esperar una emboscada, o por lo menos eso creía Large.

Decidió esperar a que el bote tomase la curva del río y entonces enfilarlo con las armas

Durante la tarde Large observó el tráfico del río y planeó la emboscada. Llegó a la conclusión de que el mejor resultado debería ser la destrucción de una gabarra cargada con material de guerra. Decidió también que debía esperar a que esa embarcación tomase la curva del río y entonces dispararle por la popa: ello ofrecía la oportunidad de infligir graves daños y reducía las posibilidades de réplica de la tripulación. Su plan de acción era que sus tres hombres —Walsh, Millikin y Scholey— ocuparan posiciones de tiro a tres metros de intervalo; mientras, él se situaría a su espalda para dirigir el fuego, vigilar la reacción de otras embarcaciones y cubrir la retaguardia.





En la página anterior: las buenas relaciones con la población autóctona de Borneo eran una de las reglas de oro de los SAS. En la fotografía, un SAS pone en práctica sus conocimientos médicos con un aldeano. Página anterior, abajo: un equipo del SAS avanza en plena jungla. Izquierda: un operador de radio británico en una base operacional avanzada.

Tras establecer las posiciones y planificar la operación, Large pasó gran parte del día siguiente cumpliendo con parte de sus instrucciones, el control del tráfico regular del río. Llegó rápidamente a la conclusión de que el mando estaba en lo cierto en lo referente a la importancia del río. Entre las embarcaciones que el equipo dejó pasar estaban una gabarra con pertrechos militares y un yate de 13 m de eslora. Este último era un objetivo tentador, pero parecía el barco privado de algún personaje relevante. Large fue consciente de las consecuencias políticas que podría acarrear la destrucción de tal barco y lo dejó pasar. Tampoco atacó un lanchón de 14 m de eslora cargado de soldados, en la confianza de que al día siguiente podía aparecer un objetivo más oportuno.

En medio minuto habían enviado 60 proyectiles contra su objetivo y matado a los dos centinelas

Al día siguiente, tras haber pedido por radio permiso para «atacar un objeto de fortuna», Large y sus compañeros se dispusieron a esperar. Dejaron escapar de largo una canoa con dos hombres a bordo y un lanchón de 10 m de eslora en la esperanza de que podía presentárseles una víctima más interesante. Cinco horas más tarde las cosas seguían más o menos igual y el sol comenzó a desaparecer tras una espesa capa de nubes y empezó a llover. Los tres subordinados de Large comenzaron a arrepentirse de la indecisión demostrada por éste el día anterior. Pero justo en ese momento, cuando la visibilidad comenzó a menguar, apareció otra embarcación. Era bastante grande, de unos 14 m de eslora y alrededor de tres de manga; llevaba dos vigías a popa, parecía bien cargada y un grupo de soldados descansaba debajo del puente. Cuando la embarcación pasó de largo y se hallaba a unos 45 m de distancia, los hombres de Large ocuparon sus posiciones. En medio minuto descargaron 60 proyectiles contra el objetivo, abatieron los dos vigías y acribillaron el casco. La barcaza se dejó llevar por la corriente. Cuando el humo comenzó a elevarse, los soldados emergieron del casco y saltaron por la borda. Segundos más tarde la embarcación fue engullida por las llamas.

Con la misión cumplida, el equipo del SAS recogió sus efectos y se encaminó a la estribación rocosa tan deprisa como pudo. Sin embargo, Large se encontró con el camino cortado por una peligrosa cobra real, pero afortunadamente el reptil decidió no atacar y los SAS avanzaron rápidamente. Al anochecer habían cruzado la senda en la jungla. Al día siguiente, tras haber solicitado el concurso de un helicóptero, la patrulla fue recogida en la jungla y devuelta a la base. La misión de Large se había cumplido a la perfección. No sólo se había destruido una embarcación, sino que además el efecto psicológico había sido tremendo. Los indonesios comenzaron a pensar que sus principales rutas de suministro no eran seguras y se vieron obligados a desplegar más fuerzas para protegerlas.

Durante los meses siguientes tuvieron lugar otras acciones más allá de la frontera, lo que forzó al enemigo a adoptar una postura más defensiva. En las incursiones subsiguientes, el papel de los SAS fue actuar como guías en lugar de como brazos ejecutores de las misiones. Habían dado ya los primeros pasos hacia una táctica que forzó a los indonesios a abandonar sus bases avanzadas y, en realidad, a perder la esperanza sobre cualquier posibilidad fehaciente de éxito a largo plazo.



Cabo del 22.° Regimiento del SAS, Borneo, 1965-66

Este cabo del SAS presenta la típica indumentaria tropical en Borneo: pantalones verde oliva, camisa de origen poco claro y un gorro bastante ajado. En la espalda lleva una mochila de bambú, capaz de albergar las cargas más dispares. El cinturón es de lona del modelo 1958 y de él penden —de izquierda a derecha— una cartuchera del AR-15, una funda para compás modelo 1944, otra cartuchera para el AR-15 y una funda para cantimplora modelo 1944. Su armamento es el fusil de asalto Armalite AR-15 de fabricación estadounidense, equipado con dos cargadores. Arma muy efectiva para combates a corta distancia, el AR-15 fue utilizado sobre todo por fuerzas especializadas como los SAS y los Gurkhas. A diferencia de las fuerzas regulares, las especializadas como los SAS podían elegir el uniforme y las armas que creyesen más convenientes y éstos eligieron las más exóticas.

El as de caza Adolf Galland convirtió a su Jagdgeschwader 26 en la más temida unidad de caza alemana de la batalla de Inglaterra de 1940

El 24 de julio de 1940, el *Major* (comandante) Adolf Galland mandó el Tercer Grupo de la Jagdgeschwader 26 Schlageter (III/JG 26) en su primera misión de la batalla de Inglaterra, la escolta de bombarderos Dornier Do 17 enviados sobre el estuario del Támesis. La patrulla de Galland fue interceptada por cazas Spitfire del 54.° Escuadrón de la RAF, pero Galland consiguió sorprender desde arriba una de las secciones atacantes:

«Me pegué a la cola del avión que volaba por fuera del flanco izquierdo en el curso de un viraje a la derecha. Conseguí mandarle una ráfaga larga y el Spitfire cayó casi verticalmente. Lo seguí hasta que la cubierta de su cabina salió disparada hacia mi avión y el piloto se lanzó, con la mala fortuna de que no se le abriese el paracaídas y se precipitase directamente al mar.»

En este combate los pilotos del III/JG 26 reclamaron tres victorias (de hecho, los británicos sólo perdieron un avión), pero tres Bf 109 alemanes no volvieron a su base. «No hay duda que la RAF puede ser un oponente formidable», diría Galland.

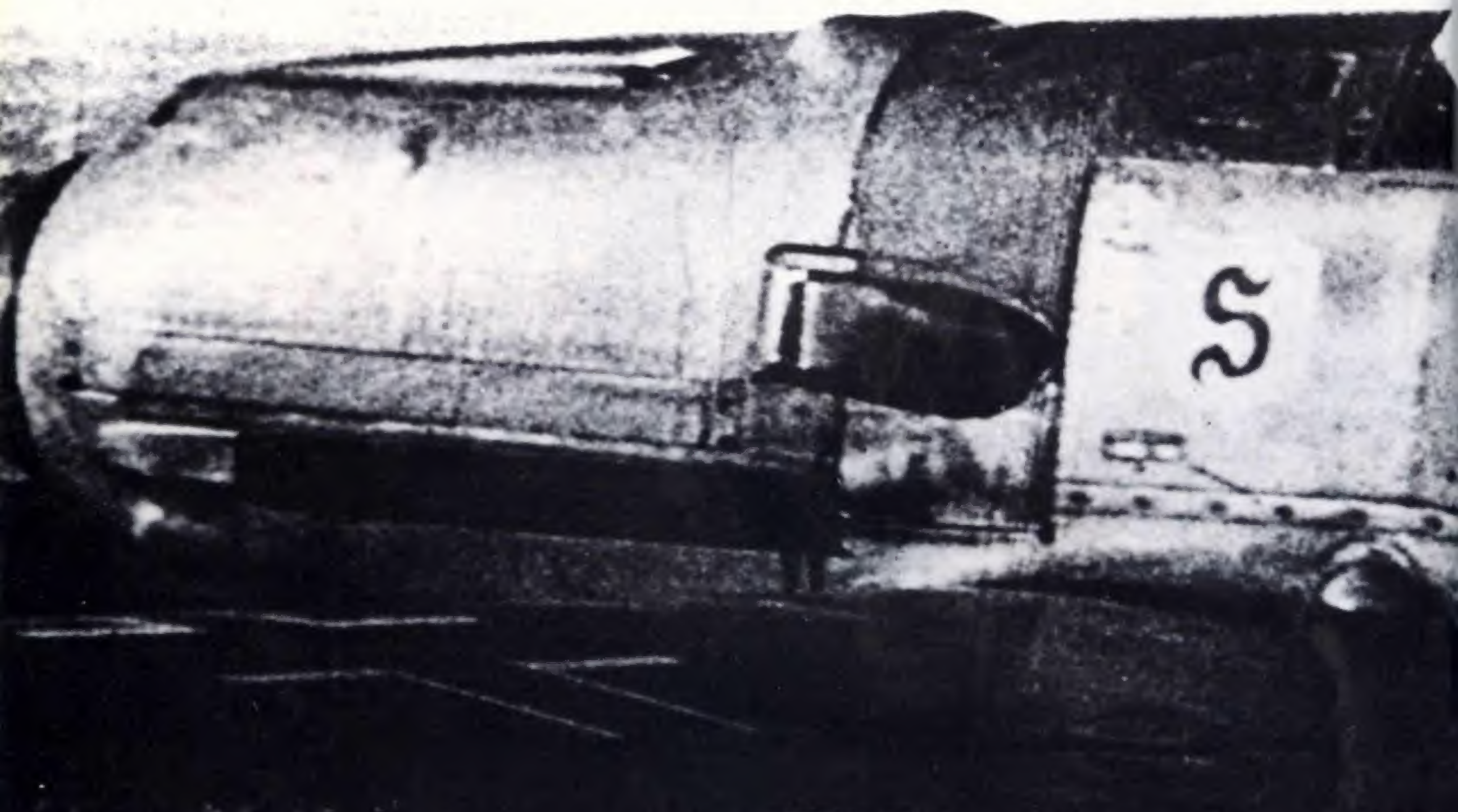
En el verano de 1940, Galland, «extravagante, autoanalítico y dado a alternar períodos de melancolía y de optimismo», se convertía en uno de los más eficaces comandantes de unidades de caza de la Luftwaffe. El *Oberleutnant* (teniente) Gerhard Schöpfel, un oficial del III/JG 26, comenta así las cualidades de Galland:

«Tenía buen olfato para el enemigo, posiblemente porque la caza era uno de sus deportes favoritos. Pero no era fácil volar con él. Sobrevolábamos Dover y el sur de Inglaterra a 1.000 m, y la antiaérea era temible... pero era el jefe y le seguíamos. En mi opinión, era un excelente líder de caza.»

Muchos de sus pilotos supieron de la dificultad de tratarle personalmente. Su amor por la buena vida es legendario: fumaba unos 20 cigarros diarios y en la cabina de su Bf 109 tenía incluso un cenicero.

Como Galland, a la sazón un veterano de 28 años, los pilotos de la Luftwaffe estaban en su mejor momento y veían con optimismo la inminente batalla

Fotografía principal: Adolf Galland en su Bf 109, con el conocido emblema «Mickey Mouse» bajo la cabina, en el curso de una salida de caza libre sobre el canal de La Mancha. En pocas semanas se convirtió en una leyenda viviente y una de las peores amenazas para la RAF. Galland era un piloto nato y había aprendido a volar durante los años veinte. Sus primeras misiones de combate tuvieron lugar durante la Guerra Civil española, encuadrado en la Legión Cóndor. Abajo, derecha: Galland (sentado a la derecha) entre combate y combate en la Guerra Civil española. Derecha: Göring y Galland. Sus relaciones se caracterizaron por frecuentes y a veces violentas diferencias en cuanto a estrategia.



VANGUARDIA DE LA LUFTWAFFE

contra la RAF por el control de los cielos del sur de Inglaterra. Su alta moral parecía justificada, pues durante las primeras fases de la guerra los pilotos de caza alemanes habían podido con todo. En las campañas de Polonia, Noruega, los Países Bajos y Francia, la Luftwaffe había barrido a sus oponentes. Su caza monoplaza Messerschmitt Bf 109E era uno de los mejores del mundo y las tácticas concebidas por el cerebro gris de la Luftwaffe, Werner Mölders, habían demostrado su superioridad en combate. Pero el Mando de Caza de la RAF, equipado asimismo con aviones modernos e integrado por pilotos decididos, iba a convertirse en el peor enemigo enfrentado hasta la fecha por los alemanes.

Los combates preliminares de la batalla de Inglaterra se libraron sobre el canal de La Mancha en julio, entre fuerzas de la Luftwaffe enviadas contra la navegación de cabotaje británica y patrullas de caza de la RAF que protegían ese valioso objetivo. Por parte alemana, el peso de los primeros combates de



JAGDGESCHWADER JG 26

La Jagdgeschwader 26 (Ala de Caza 26, o JG 26) se creó en 1937 con la denominación de JG 234. Su designación extraoficial de «Schlageter» conmemoraba a un héroe nacionalsocialista ejecutado por las fuerzas francesas que ocupaban el Ruhr en los años veinte. Cuando estalló la II Guerra Mundial, la JG 26 estaba equipada con el Bf 109 y lista para la acción.

Sin embargo, se perdió la campaña de Polonia y no entró en combate hasta el 18 de diciembre de 1939, en que un *Staffel*, el 10 (Nacht)/JG 26, ayudó a derribar doce bombarderos Wellington de la RAF sobre la bahía de Heligoland. Tras las campañas alemanas en los Países Bajos y Francia en el verano de 1940, la JG 26 se retiró a descansar y reequiparse antes del asalto sobre Gran Bretaña.

La JG 26 estaba integrada por tres Grupos, cada uno con 30 aviones. Además, había un *Stabs Schwarm* (cuarteto de plana) cuyos cazas iban tripulados por el *Kommodore* del ala y sus oficiales de estado mayor. Ello daba a la JG 26 unos efectivos nominales de 94 aviones, pero el número de disponibles variaba. Por ejemplo, el 17 de agosto de 1940, la JG 26 tenía 112 Bf 109E, 24 de ellos no disponibles, mientras que el 7 de septiembre contaba con 92 cazas, 15 de ellos en reparación.



MESSERSCHMITT Bf 109

El Bf 109 fue concebido por el equipo de diseño de Willy Messerschmitt y comenzó a destacar en octubre de 1935, cuando se impuso en una competición de cazas celebrada en Travemünde. Durante los años de preguerra la Luftwaffe incorporó avanzados aviones de combate. De éstos, los Bf 109B, C, D y E actuaron por primera vez sobre España encuadrados en el Jagdgruppe 88 de la Legión Cóndor. La Luftwaffe cursó grandes pedidos por el nuevo modelo. Tras desempeñar un papel preeminente durante la invasión de Polonia en septiembre de 1939, todas las unidades equipadas con el Bf 109 se convirtieron a la variante E. En agosto de 1940, 23 *Gruppen* estaban desplegados en las costas francesas del canal de La Mancha. El Bf 109E-3 montaba dos ametralladoras de 7,92 mm en el capó y dos cañones de 20 mm en las alas, mientras que la variante Bf 109E-4B incorporaba además cuatro bombas de 50 kg o bien una de 250 kg. El Bf 109E-3 volaba a 550 km/h y picaba a mayor velocidad que cualquiera de sus oponentes; sólo fue combatido en términos de paridad por los Spitfire Mk I.







Arriba: unos Bf 109 del III/JG 26 sometidos a una revisión motriz. Derecha: Schöpfel (a la izquierda) y Galland (con un mapa) planifican una salida. Abajo: el Bf 109 de Galland y (derecha) el tablero de instrumentos del Bf 109. Fotografía principal: una formación de Do 17 durante una incursión sobre el sur de Inglaterra.

PROTECCION DE LOS BOMBARDEROS

A medida que progresaba la batalla de Inglaterra, las pérdidas de bombarderos alemanes se incrementaron tanto que la JG 26, además de otras unidades de caza, hubo de dedicarse a su escolta. Desde entonces, unos Bf 109 realizaban la protección superior otros proporcionaban la defensa cercana.
Los cazas de escolta de la Luftwaffe solían volar por encima y detrás de los bombarderos y, pese al descontento de los pilotos al verse sometidos a la menor velocidad de los bombarderos, los Bf 109 eran aún una gran amenaza contra los pilotos de la RAF que intentaban abatir a los bimotores.
Aunque la RAF intentó solventar el problema destacando una patrulla de aviones para que entretuviese a los cazas alemanes mientras que las restantes se ocupaban de los bombarderos, las formaciones británicas resultaban superadas cuantitativamente y no podían competir en términos de paridad. Las tácticas de la Luftwaffe obligaron a los responsables del Mando de Caza de la RAF a reconsiderar sus esquemas y sólo cuando empezaron a utilizarse grandes cantidades de Hurricane y Spitfire se pudo separar a los bombarderos de sus fieles cazas de protección.





caza recayó en la Jagdgeschwader 51, a la que se unieron a finales de mes la JG 26 y otras unidades de caza de la Luftflotte (flota aérea) 2 en la región de Pas-de-Calais. Estas fuerzas, a las órdenes del Jagdfliegerführer 2, el veterano de la I Guerra Mundial *Oberst* (coronel) Theo Osterkamp, iban a formar la punta de lanza del ataque de la Luftwaffe contra Gran Bretaña.

La JG 26 ocupaba tres aeródromos en Pas-des-Calais. La Geschwader Stabs Schwarm (patrulla de plana), al mando del *Kommodore* comandante Gotthard Handrick, y el I Gruppe (grupo) del *Hauptmann* (capitán) Kurt Fischer se hallaban en Audembert; el II Gruppe del capitán Karl Ebbighausen tenía su base en Marquise; y el III Gruppe de Galland se encontraba en Caffiers. Este aeródromo, cercano a Guines, era poco más que un prado adyacente a una casa de campo, desprovisto de las facilidades propias de una base permanente. Los hombres se acomodaban en tiendas y los aviones habían sido dispersados por el prado en unos abrigos construidos con sacos terreros, cuidadosamente camuflados para impedir su detección. Estas condiciones precarias eran típicas de los aeródromos de caza de la Luftwaffe en las costas del Canal durante los primeros compases de la guerra.

La combinación de cañones y ametralladoras del Bf 109 era idónea para los buenos resultados

En términos de prestaciones, el Messerschmitt Bf 109E y el Spitfire Mk I eran similares, pero el Hurricane Mk I (el caza más numeroso de la RAF en 1940) era decididamente inferior al Bf 109. Schöpfel subraya que el Bf 109E «era superior al Hurricane y, por encima de los 6.000 m, más veloz que el Spitfire. Creo que nuestro armamento era mejor. Estaba más centrado en el avión, lo que mejoraba la precisión de tiro.». Galland discrepaba en este punto y era de la opinión que, mientras que la combinación de cañones y ametralladoras del Bf 109 era idónea para los buenos tiradores, el efecto de perdigonada de las ocho ametralladoras de los cazas británicos (las Browning de 7,7 mm) era más adecuado para los pilotos medios. Schöpfel reconocía que «los cazas británicos podían virar más cerrado que nosotros. Además, creo que el Messerschmitt no era tan resistente como sus aviones y no podía encajar el mismo nivel de daños». La mayor desventaja de los Bf 109 sobre Gran Bretaña era, empero, su limitado alcance táctico (unos 200 km), lo que, en palabras de Galland, los convertía en perros atados con cadenas.

En el aspecto táctico, la Luftwaffe tenía una clara ventaja sobre la RAF. Su unidad básica de combate era la *Rotte* (pareja) de líder y punto, que volaban separados unos 200 m. Dos *Rotten* formaban un *Schwarm* (cuarteto), que servía para articular las unidades mayores. Los *Schwarm* volaban escalonados a diversas altitudes. Esta disposición permitía a los pilotos alemanes concentrarse mejor en la localización previa del enemigo. En palabras de Galland:

«La regla básica en combate es ver al enemigo antes que él te vea a ti. Como el cazador que acecha a su presa y maniobra hasta la posición más favorable para disparar, el piloto de caza debe detectar al oponente tan pronto como sea posible para poder obtener una posición superior para el ataque.»

Una ventaja adicional del sistema alemán era que cuando las formaciones rompían para el combate el punto se pegaba a su líder y lo protegía de un ataque por sorpresa. Por el contrario, las formaciones británicas en uve eran más difíciles de mantener, menos aptas para la detección del contrario y ten-



Teniente Müncheberg, Francia, 1940

Con el uniforme de oficial de la Luftwaffe, este as de caza ostenta la Cruz de Caballero y las Cruces de Hierro de 1.ª y 2.ª Clase, así como los distintivos de piloto y de herida en acto de servicio.



En la parte superior: el teniente Joachim Müncheberg (derecha), comandante del 7/II JG 26, consiguió su vigésima victoria de la batalla de Inglaterra el 14 de septiembre y por ello recibió la Cruz de Caballero. Derecha, arriba y abajo: el bombardero medio alemán Dornier Do 17.

Batalla de Inglaterra

Jagdgeschwader 26, 16 de agosto de 1940

La Luftwaffe inició su ofensiva total contra la RAF el 13 de agosto de 1940. Los escuadrones de bombardeo alemanes ejecutaron implacables incursiones contra los aeródromos del Mando de Caza de la RAF en el sur de Gran Bretaña. La Jagdgeschwader 26 del comandante Gotthard Handrick fue desplegada para proteger a los bombarderos y destruir los Hurricane y Spitfire de la RAF en el aire. La JG 26 había conseguido ya algunos éxitos cuando, el 16 de agosto, su II Gruppe, con base en Marquise, fue enviado a escoltar una masiva incursión en dos oleadas. Sobre la costa inglesa se desató un combate contra los Spitfire del 266.° Escuadrón británico.

Comienza la incursión

12,25 Veinticuatro Do 17 de la Kampfgeschwader 2, que se dirigen aparentemente a Hornchurch, son interceptados por los Spitfire del 56.° Escuadrón. Dos Me 109 son derribados y los Do 17 no alcanzan su objetivo.



Entra en acción la JG 26

El II JG 26 es atacado por Spitfire del 266.° Escuadrón sobre la costa de Kent. En el combate que sigue son abatidos varios cazas británicos contra la pérdida de tan sólo un Bf 109.

Ataca el Mando de Caza

El grueso de las fuerzas alemanas, unos 150 bombarderos, cruza la costa de Kent por Dover. Veintiún Hurricane de los Escuadrones 32 y 111 y 30 Spitfire de los Escuadrones 64, 65 y 266 se lanzan sobre los bombarderos que, sin embargo, consiguen llegar hasta Harwell.

Combate aéreo, 16 de agosto de 1940

El alférez Karl Borris, miembro de la sección de plana del II/JG 26, se vio envuelto en un combate contra el 266.° Escuadrón de la RAF el 16 de agosto de 1940. A raíz de que el escuadrón británico sorprendiese a un *Staffel* de Bf 109 del grupo, otros nueve aviones alemanes se sumaron al combate sobre el sur de Inglaterra. Borris recogió en su diario:

«Volaba a unos 7.000 m detrás de nuestro *Staffelführer* y de Eckhardt Roch, Leibling y März. De pronto nos atacaron siete Spitfire, picando desde el cuarto delantero izquierdo. Rompimos la formación. Sobre el Canal vi un Spitfire en la cola de un Bf 109, que reaccionó con un medio tonel rápido y un rizo. Era Waldi März.

»No había oído mi llamada de advertencia debido a que tenía dañada la radio; März aterrizó con 20 impactos de bala y el motor recalentado. Vi como Eckardt Roch abatía un Spitfire, pero nuestro jefe de sección, el capitán Ebbinghausen, no regresó.»

Borris siguió en la JG 26 durante toda la guerra, a cuyo fin era el comandante del Primer Grupo.

LA ESTRATEGIA DE LA LUFTWAFFE

Tras las escaramuzas sobre el canal de La Mancha en las semanas que siguieron a la evacuación de los británicos de Dunkerque en mayo y junio de 1940, la Luftwaffe inició a mediados de agosto su gran asalto sobre el sur de Inglaterra. Lanzó fuertes ataques contra aeródromos y estaciones costeras de radar. Las incursiones contra la red de alerta temprana eran la amenaza potencialmente más seria para la supervivencia de la RAF, pues su pérdida podía suponer que la detección de los bombarderos enemigos fuese muy difícil. Aunque de hecho le causó daños importantes, la Luftwaffe no vio resultados prácticos y suspendió esos ataques. Las incursiones contra los aeródromos de la RAF fueron menos afortunadas. La Luftwaffe confiaba en sus aviones de reconocimiento a alta cota para la recogida de información, pero éstos a veces recogían datos de escaso valor práctico. En ocasiones se efectuaron ataques contra aeródromos que no albergaban cazas de la RAF. Otras dos fases marcaron las últimas etapas de la batalla de Inglaterra. Ante la imposibilidad de anular los aeródromos, la Luftwaffe centró su atención en Londres. Este cambio, que comenzó el 24 de agosto, dio a la RAF un importante respiro para recuperarse de las bajas sufridas inicialmente. Los Bf 109, que volaban en los límites de su autonomía, no pudieron dar la necesaria protección a sus bombarderos y la RAF, una vez segura en sus aeródromos, pudo cebarse sobre las formaciones de polimotores. La última fase, que comenzó a finales de septiembre, fue menos crítica. La Luftwaffe equipó sus cazas con bombas. Era una solución poco feliz: los cazas perdían maniobrabilidad y su carga ofensiva era demasiado ligera para tener un efecto apreciable sobre las defensas británicas. Aunque los ataques alemanes siguieron hasta abril de 1941, la Luftwaffe había fracasado sobre las islas británicas y a principios de mayo Göring ordenó que la aviación alemana se preparase para la invasión de la URSS.

dentes a romperse en aviones en solitario, mucho más vulnerables que las parejas alemanas.

Durante las primeras fases del asalto de la Luftwaffe sobre Inglaterra, los cazas alemanes realizaron salidas *Frei Jagd* (de caza libre) por delante de las formaciones de bombarderos, al tiempo que otros cazas mantenían el contacto visual con los bombarderos para protegerlos. Sin embargo, cuando las pérdidas de bombarderos comenzaron a aumentar, estas tácticas flexibles comenzaron a ser restringidas por intención expresa del comandante en jefe de la Luftwaffe, el *Reichsmarschall* Herman Göring.

El *Adlertag* (día del águila), el 13 de agosto, marcó el principio de una ofensiva generalizada contra el Mando de Caza de la RAF, sus aeródromos y las industrias aeronáuticas. La JG 26, mandada por su *Kommodore*, el comandante Handrick, escoltó un ataque de los Ju 87 del IV(Stuka)LG/1 contra la base de Detling. Handrick era un atleta reputado, ganador de dos medallas de oro en los Juegos Olímpicos de 1936 y comandante del Jagdgruppe 88 de la Legión Cóndor durante la Guerra Civil española. La JG 26 se vio envuelta en un masivo combate de caza sobre Dover contra cuatro escuadrones de la RAF y reclamó ocho victorias contra la pérdida de un único Messerschmitt. Entre los pilotos victoriosos estaban Galland, Schöpfel y el *Kommandeur* del II Grupo, el *Major* Ebbighausen. Una *Frei Jagd* realizada sobre la misma área el 15 de agosto tuvo un éxito similar, pues ocho pilotos de la JG 26 reclamaron sendas victorias sin pérdidas propias. Sin embargo, no todo fue fácil para la JG 26, pues al día siguiente la sección de plana del II Grupo fue sorprendida por cazas Spitfire del 266.° Escuadrón y su *Kommodore* resultó derribado. El puesto de Ebbighausen fue ocupado por el capitán Erich Bode.

Correspondió a Schöpfel llevar al III/JG 26 al combate el 18 de agosto, pues Galland había sido llama-



do a Berlín para una conferencia con Göring. Schöpfel, de 27 años, había sido transferido de la infantería a la Luftwaffe en 1935 y había obtenido su primera victoria sobre Dunkerque. En septiembre de 1940 su palmarés era de 20 derribos y al final de la guerra, tras unas 700 misiones de combate, tenía en su haber 40 victorias. La salida del 18 de agosto fue una de sus más memorables.

Poco antes de las 13,00 horas, Schöpfel guió sus cazas a través de la costa de Kent en una *Frei Jagd* que debía preceder al ataque de los bombarderos de las Kampfgeschwader (alas de bombardeo o KG) 1 y 76 contra las bases de Kenley y Biggin Hill. Cuando se acercaron a la primera, divisaron cómo los Hurricane del 501.° Escuadrón trepaban hacia la cota de combate. Schöpfel picó y, con dos cortas ráfagas, abatió los dos Hurricane que actuaban en descubierta de la formación. Después atacó el Hurricane que volaba en retaguardia y lo incendió. «Los ingleses continuaban imperturbables, pues no se habían dado cuenta de nada», recuerda Schöpfel, «de manera que me situé detrás de un cuarto aparato y di cuenta de él.» Tan cerca estaba que el aceite de su víctima ensució su Bf 109. Esa misma tarde el III/JG 26 volvió a la acción y abatió tres Hurricane del 32.° Escuadrón contra la pérdida de dos Bf 109E.

Mientras tanto, en Carinhall, Galland y otros comandantes de caza soportaban un alud de críticas del *Reichsmarschall* en torno a las pérdidas de bombarderos. Göring creía que los cazas debían volar en estrecha colaboración con los bombarderos, en tanto que los comandantes de unidades se oponían a este recorte de libertad operativa. Algún tiempo más tarde, la postura de Galland respecto a las ideas de Göring se plasmó en una frase famosa: al final de una discusión sobre la incapacidad de la Jagdgeschwader de proteger a los bombarderos, Göring preguntó qué necesitaban los comandantes de las unidades de caza y Galland respondió que un *Staffel* de Spitfires. No obstante, el resultado inmediato de la conferencia que nos ocupa ahora fue que los *Kommodoren* de más edad fueron reemplazados por hombres más jóvenes y Galland tomó el mando de la JG 26, mientras que Schöpfel le sustituyó al frente del III Grupo.





Abajo: la JG 26 desplegó sus cazas en tres aeródromos de la región del paso de Calais durante la batalla de Inglaterra. Para impedir que fuesen destruidos en tierra por incursores de la RAF, sus Bf 109 estaban camuflados. En la parte inferior: la actividad de los cazas suponía que el personal de tierra estuviese ocupado las 24 horas del día en el mantenimiento del material de vuelo. Abajo, izquierda: dos mecánicos efectúan, junto al piloto, el control de última hora de un Bf 109 de cazabombardeo.

El desgaste de los pilotos alemanes, tanto físico como mental, fue considerable

No hubo respiro en los combates aéreos de finales de agosto y comienzos de septiembre. «La norma era de dos o tres salidas diarias», recuerda Galland, «y el desgaste, tanto físico como mental, de los pilotos fue considerable. El personal de tierra y los aviones estaban al límite.» El teniente Heinz Ebeling, al mando del 9/JG 26, fue abatido sobre el Canal el 31 de agosto pero pudo ser rescatado de las aguas por el servicio de salvamento marítimo alemán y volvió al combate ese mismo día. En la quincena entre el 24 de agosto y el 7 de septiembre, la JG 26 perdió un total de 23 cazas Bf 109E en combate.



Pero los pilotos alemanes infligían a su vez graves pérdidas a la RAF. El 28 de agosto, Galland encabezó una misión de escolta de los bombarderos enviados a atacar Rochford y Eastchurch. Poco después de cruzar la costa por Folkestone, los alemanes fueron interceptados por los Boulton Defiant del 264.° Escuadrón. Estos anticuados cazas con torreta ya habían sufrido fuertes pérdidas durante la batalla y no eran enemigo para los Bf 109E. La JG 26 abatió cuatro de ellos y dañó otros tres; el propio Galland se anotó un derribo. Este combate marcó el fin de la carrera del Defiant como caza diurno: los aviones supervivientes del 264.° Escuadrón fueron retirados de los cometidos de caza al día siguiente.

El 7 de septiembre se inició una nueva fase de la batalla de Inglaterra, cuando la Luftwaffe centró su atención en Londres. Los servicios de inteligencia alemanes creían que el Mando de Caza había casi agotado sus recursos y que los pocos cazas de la



RAF restantes iban a ser sacrificados en la defensa de la capital. Sin embargo, los pilotos de caza alemanes comprobaron pronto que el vigor de la RAF no había decrecido y que las misiones de escolta hasta Londres complicaban más aún sus problemas de autonomía. Galland recuerda que la JG 26 perdió 12 cazas en septiembre:

«no por acción del enemigo, sino simplemente porque después de escoltar a los bombarderos durante dos horas, no consiguieron volver a tierra firme en Francia. Cinco de esos cazas aterrizaron como pudieron en tierras francesas; siete de ellos hubieron de amerizar.»

El avión descendió suavemente hacia el suelo, pilotado por la mano de un cadáver

El 14 de septiembre, el *Staffelkapitän* del Escuadrón 7/JG 26, teniente Joachim Müncheberg, alcanzó su vigésima victoria y fue condecorado con la *Ritterkreuz* (Cruz de Caballero). En la época de su muerte en combate, el 23 de marzo de 1943, había conseguido 135 victorias.

El 15 de septiembre la batalla de Inglaterra llegó a su clímax; Galland recuerda así los combates de ese día:

«De regreso de Londres, divisé un escuadrón de 12 Hurricane al norte de Rochester. Atacando desde 800 m desde arriba y detrás, me lancé como una flecha entre sus patrullas y a bocajarro disparé sobre el avión que cerraba la formación, del que saltaron fragmentos de metal. En el último momento recuperé la maniobra y, pasando por encima de él, me situé en el centro de la formación. No es una sensación placentera. De nuevo abrí fuego contra un Hurricane próximo. Por suerte, los británicos tenían tanto o más miedo que yo. Ninguno me atacó. Cuando rompí el contacto, pude ver cómo dos paracaídas se desprendían de la formación.

»No fue tan fácil con el Hurricane que derribé al oeste de Dungeness. Le había causado graves daños, estaba en llamas y era una victoria segura. Pero no se estrellaba, sino que descendía realizando virajes suaves. Mis compañeros y yo repetimos los ataques sin resultado aparente. Me situé cerca de ese pecio volante y, desde una distancia de pocos metros, vi al piloto muerto en la cabina, mientras que el avión descendía hacia el suelo pilotado por la mano de un cadáver.»

A finales de septiembre era evidente que la Luftwaffe había fracasado en su intento de arrebatar la superioridad a la RAF sobre el sur de Inglaterra. Pero los pilotos alemanes siguieron combatiendo denodadamente y, el 24 de septiembre, Galland alcanzó su victoria n.° 40 en combate. Ese día, la JG 26 se las vio con los Hurricane del 17.° Escuadrón sobre el estuario del Támesis. Galland incendió un avión enemigo mediante una ráfaga bien centrada y pudo ver cómo el piloto abandonaba el avión en paracaídas. Su víctima era el oficial piloto Harold Brid-Wilson, con seis victorias en su haber y quien acabó la guerra con 11 y después se retiró de la RAF con el grado de vicemariscal del Aire.





Arriba, izquierda: el teniente Schöpfel desciende de su avión tras una salida. Schöpfel llevó al combate el II/JG 26 el 18 de agosto, durante el cenit de la ofensiva de la Luftwaffe sobre el sur de Inglaterra, y abatió cuatro Hurricane del 501.° Escuadrón en un combate cerca de Kenley. Abajo, izquierda: el timón de dirección del Bf 109 de Schöpfel. Izquierda: un Fw 190 es retirado a su hangar camuflado tras una salida. Arriba: pilotos del III/JG 26, con Schöpfel en el centro.

Galland fue llamado a Berlín para recibir las Hojas de Roble para su Cruz de Caballero

En razón de su palmarés personal, Galland fue llamado a Berlín para recibir las *Eichenlaubs* (Hojas de Roble) para su Cruz de Caballero de manos del propio *Führer*. Era el tercer soldado alemán recompensado con esa condecoración. Su amigo y rival el *Major* Werner Mölders, *Kommodore* de la JG 51, la había recibido unos días antes. Estos dos hombres compartían con el comandante Helmut Wick de la JG 2 el honor de ser los máximos ases de caza de la Luftwaffe.

Durante el mes de octubre, los bombarderos se dedicaron a ataques nocturnos principalmente, pero los cazas alemanes insistieron en su batalla diurna mediante salidas a alta cota e incursiones de cazabombardeo. Cada *Gruppe* hubo de convertir unos de sus *Staffeln* a misiones de ataque al suelo y sus Bf 109 fueron convertidos mediante la instalación de una bomba de 250 kg en un soporte ventral. «Casi no hubo tiempo para entrenar a los pilotos en el bombardeo», recuerda Galland, «y la mayoría de ellos lanzaron las primeras bombas de su vida en el transcurso de una incursión sobre Londres u otros objetivos en Inglaterra». Cada Grupo debía escoltar a sus propios *Jabos* (cazabombarderos) y los resultados de tales tácticas fueron poco relevantes. Como experto piloto de caza que era, Galland opinaba que:

ADOLF GALLAND

Nacido el 19 de marzo de 1912 en Westerholt, al norte de Alemania, Galland decidió ser piloto durante los años veinte, mientras iba aún a la escuela. Durante este período se convirtió en un consumado piloto de velero y, pese a la oposición de sus padres, no cejó y consiguió emplearse en Lufthansa.

El 1 de octubre de 1935 fue nombrado alférez y enviado a una escuela de caza de la Luftwaffe como instructor. Cinco meses más tarde se anunció oficialmente la existencia de la Luftwaffe, organización prohibida por las autoridades aliadas tras la I Guerra Mundial, y Galland se unió a la Jagdgeschwader 132, equipada con biplanos Heinkel He 51.

Galland fue enviado a España como parte de la Legión Cóndor en mayo de 1937. Durante la Guerra Civil española fue ascendido a teniente y nombrado comandante del Tercer Staffel. En agosto de 1938 fue reclamado a Alemania para ayudar a la formación de dos *Gruppen* de ataque al suelo.

Cuando Alemania invadió Polonia el 1 de septiembre de 1939, Galland volaba en el avión de ataque al suelo Henschel Hs 123 como *Staffelkäpitan* del II Gruppe de la Lehrgeschwader 2. Realizó unas 50 salidas durante la breve campaña y el 1 de octubre fue ascendido a capitán y condecorado con la Cruz de Hierro de 2.ª Clase.

A principios de 1940, Galland fue finalmente transferido a cometidos de caza, en calidad de *Geschwaderadjutant* de la JG 27. El 10 de mayo logró sus primeras victorias, dos Hurricane belgas. El 3 de junio su palmarés era de 12 aviones derribados.

Galland fue transferido a la JG 26 y durante las fases iniciales de la batalla de Inglaterra estuvo al mando de su III Gruppe. El 18 de julio fue promovido a comandante y, con un palmarés de 17 victorias, recibió la Ritterkreuz (Cruz de Caballero). A finales de la campaña mandaba la JG 26 y, con un total de 40 derribos, obtuvo las Hojas de Roble para la Ritterkreuz.

En 1941, Galland fue promovido al generalato y puesto al frente de toda la caza en el Oeste, los Balcanes, el Mediterráneo y el frente del Este. Galland continuó volando hasta un total de 94 victorias y el 28 de enero de 1942 fue retirado de primera línea. Por entonces ostentaba los Diamantes de la Cruz de Caballero.

Durante 1943 y 1944, Galland se ocupó de organizar las defensas de caza de Alemania. Galland condenó públicamente las ideas estratégicas de Göring y en 1944 ello le costó el puesto. Sin embargo, por decisión expresa de Hitler, Galland recibió el encargo de formar y mandar una unidad de caza a reacción con los nuevos Me 262.

Aunque su unidad, la Jagdverband 44, combatió satisfactoriamente, no pudo influir en el desenlace de la guerra. Galland realizó su última misión dos semanas antes del fin de las hostilidades.



Arriba: Adolf Galland se convirtió en el más joven general de la Luftwaffe cuando, a mediados de 1941, fue nombrado Inspector de Caza. Abajo: en julio de 1941, el II/JG 26 fue la primera unidad equipada con el más reciente caza de la Luftwaffe, el Fw 190, apodado el «Pájaro Carnicero». En la parte inferior: el resultado de la incursión de cazas de la Luftwaffe. Los restos de un Spitfire yacen en la pista del aeródromo de Hornchurch.

«Una actitud pasiva hacia los cazas enemigos, la sensación de inferioridad cuando eran atacados debido a la pérdida de velocidad, maniobrabilidad y régimen de trepada, unidas a los escasos efectos del lanzamiento de las bombas sobre áreas dispersas, se unieron para arruinar la moral de los pilotos de caza alemanes.»

La JG 26 realizó su última misión a gran escala sobre Gran Bretaña el 5 de diciembre.

A pesar de la derrota alemana en la batalla de Inglaterra, la Jagdgeschwader JG 26 había luchado mucho y bien, y su *Kommodore* Adolf Galland se había convertido en el máximo as alemán, con un total de 57 victorias, y condecorado con los Diamantes para la Cruz de Caballero.





SBS

Mortíferos y expertos, los comandos del mar del Escuadrón Especial Anfibio (SBS) llevaron una nueva dimensión a la guerra en el Mediterráneo

El teniente «Tug» Wilson estaba dando los toques finales a la carga explosiva que había colocado en una vía de ferrocarril, cuando su compañero, el marinero «Wally» Hughes, le tocó en el hombro. Wilson, al mirar la vía, vio que el semáforo de la entrada del túnel se había puesto verde —una indicación infalible de que un tren iba a pasar en ese momento. Wilson quitó el pasador de seguridad de la última espoleta e hizo una señal indicando la playa. Hughes asintió y ambos se deslizaron por la fuerte pendiente que conducía al mar y a la libertad. La pendiente cubierta de cáctus hizo disminuir su velocidad, pero los dos hombres alcanzaron su embarcación, la canoa que habían utilizado para llegar a tierra desde el submarino que les había llevado a la costa occidental de Sicilia.

Tumbados en silencio en medio del clima suave en una noche clara italiana, podían escuchar el rítmico romper de las olas contra la orilla. En el mar, a su izquierda, podían divisar dos botes iluminados con linternas de aceite, balanceándose al compás de las olas; los pescadores de la localidad estaban todavía trabajando. Hacía dos horas que habían desembarcado. Wilson estaba preocupado; la luna saldría dentro de 30 minutos y el submarino tenía órdenes estrictas de no aparecer en la superficie con la luna. Si él y Hughes tenían que escapar era necesario moverse. Los dos hombres agarraron su bote «folbot» y, agachados para evitar ser detectados, se acercaron a la orilla.



Página anterior: una de las misiones más importantes realizadas por el SBS fue la recogida de información. Pequeños equipos (fotografía al pie) establecían puestos de observación en islas en poder del enemigo para informar sobre situación y movimiento de tropas y convoyes del Eje. Era una ardua y peligrosa tarea: la traición o ser descubiertos, eran amenazas siempre presentes. Fotografía principal: las transmisiones entre patrullas de comandos y sus buques base eran mantenidas por telegrafía sin hilo. Los mensajes generalmente se enviaban en código Morse.

Empujaron el bote al agua, se subieron en él y con enérgicos golpes de remos pronto se encontraron lejos de la bahía. A unos 300 m vieron el resplandor de bienvenida de una linterna encapuchada desde el submarino. Llevaban a bordo más que el tiempo necesario para retirar su barca y coger un sandwich de jamón de bienvenida, cuando el capitán les llamó al puente de mando. Con gran satisfacción escucharon el silbido apagado de un tren hacia la dirección del túnel que fue seguido por una brillante llamarada y una potente explosión. Su misión fue un éxito sin igual.

La fecha de la incursión, el 22 de junio de 1941, iba a tomar una significación que ni Wilson ni Hughes sospechaban. Más tarde, se les confiaría llevar a cabo la primera misión de la unidad que iba a conocerse como Escuadrón Especial de Botes (SBS).

Roger Courtney era el jefe de estos hombres, al cual, como subalterno en el 8.º Comando, en el verano de 1940 se le dio permiso por su oficial en jefe, el teniente coronel Robert Laycock, para reclutar una pequeña fuerza de expertos en el uso de las canoas. Como resultado de su entrenamiento en la isla escocesa de Arran, seis de estos hombres recibieron su bautismo de sangre en acción en la isla de Lofoten, en aguas de Noruega, en noviembre de 1940. El equipo desembarcó y colocó la mayor de sus cargas antes de retirarse.

Fue un debut pequeño pero con éxito.

El escenario de las acciones posteriores se trasladó al Mediterráneo donde las recientes victorias británicas sobre los italianos en el Norte de África habían aumentando las esperanzas de una invasión de la península italiana. En respuesta a estas oportunidades, los Comandos números 7, 8 y 11 conocidos colectivamente como «Layforce» salieron para el desierto. Empacadas en uno de los barcos del convoy iban las canoas de la sección de botes neumáticos de Courtney que pronto sería conocida como la sección «Z». La llegada del Afrika Korps a principios del año 1941, sin embargo, quitó de la cabeza cualquier pensamiento de una pronta invasión. Ciertamente, después de la ocupación alemana de Atenas y Peloponeso, se puso en cuestión el mismísimo papel de la «Layforce» y la fuerza empezó a desintegrarse a medida que los hombres se iban uniendo de nuevo a sus unidades de origen. Fueron destinados a regimientos diezmados en el reciente período de lucha o bien eran agrupados en nuevos comandos del Oriente Medio. Courtney, sin embargo, encontró la ocasión; solicitó y se le concedió una entrevista con el almirante Maund. Courtney expuso su caso con mucha energía y Maund dio permiso para que se realizaran incursiones en unión de la flotilla de submarinos.

Courtney y sus intrépidos comandos pronto tomaron parte en una serie de misiones en las costas de Albania y Creta ocupadas por el enemigo, desembarcaron a gentes que llevaron a cabo misiones en el mismísimo corazón de las posiciones del Eje. A pesar del éxito y valor de estas operaciones, el uso más fructífero de los canoístas fue en incursiones de sabotaje del tipo de las llevadas a cabo por Wilson y Hughes. En los meses siguientes, ambos realizaron ataques contra trenes que circulaban por la costa de Italia. El segundo, contra la línea principal Brindisi-Milán entre Ancona y Senigallia tuvo éxito; pero iba siendo obvio que





Izquierda: un hombre del SBS armado con un subfusil MP40 capturado a los alemanes. Derecha: la instrucción en canoa era esencial para los comandos. Debajo: desespoletando minas capturadas. Extremo derecha; de izquierda a derecha desde la parte superior: David Sutherland; Robert Laycock; y un equipo de dos observadores.

el enemigo estaba desplegando una gran parte de sus efectivos en la defensa de estos objetivos. Wilson pensó que pronto sería demasiado peligroso llevar a cabo incursiones similares, por lo que había llegado la hora de buscar objetivos más vulnerables. Las embarcaciones eran su objetivo; los barcos en puerto eran presa fácil.

Unos pocos días antes de las Navidades del año 1941 se lanzó la primera incursión contra embarcaciones enemigas. En la oscuridad, el teniente Wilson, empapado interiormente de whisky y untado en vaselina para proteger su cuerpo de las heladas aguas del Mediterráneo, se apoyó en el borde de su bote y, empujando una mina Limpet atada a un neumático cubierto con una red, se dirigió hacia su objetivo, un destructor italiano anclado al muelle en la Bahía de Navarino al sudoeste de Grecia. Wilson pronto tuvo dificultades: el agua estaba tan fría que casi le produjo una hipotermia.

Hughes decidió subir a Wilson a la canoa con el cable salvavidas. Su misión fue un fracaso, pero ambos hicieron un recuento de sus experiencias al regresar a la base. No habría más errores.

En esta fase, los hombres de Courtney se habían ganado el derecho a existir como unidad independiente, dándoseles el título oficial de Escuadrón Especial Anfibio (SBS). Durante este período SBS pasó por una transformación; Courtney, Wilson y Hughes abandonaron su unidad por diversas razones y fueron reemplazados por oficiales y hombres de Layforce, principalmente los tenientes David, Sutherland y Eric Newby. Bajo su mando, SBS llevó a cabo un tipo nuevo de operaciones: ataques contra aeródromos enemigos en Creta y en Rhodas. Ambas islas eran puntos clave de la guerra del Eje en el Mediterráneo y sus aviones podían prohibir que las embarcaciones aliadas navegaran entre las guarniciones británicas del Mediterráneo Oriental.

Las incursiones contra Creta empezaron el día seis de junio de 1942, cuando tres equipos bajo el mando de Mike Kealy, abandonaron Alejandría. Su objetivo eran las bases enemigas en Maleme, Kastelli y Tymbaki. Un cuarto grupo, seis hombres SAS escoltados por el capitán The Earl Jellicoe iban a atacar el mayor objetivo, en Heraklion. Cuatro días más tarde los comandos estaban en Creta y en ruta hacia sus objetivos. Un grupo, la sección «S» al mando de Sutherland, descubrió que Tymbaki carecía de objetivos adecuados, mientras que otra, bajo el mando de Kealy, se vio forzada a reconocer que Maleme estaba tan fuertemente defendida que el ataque era un riesgo excesivo. La base estaba rodeada por alambrada y ametralladoras y los proyectores luminosos cubrían cualquier punto de las posibles rutas de aproximación.

Jellicoe y sus hombres abandonaron el aeródromo a través de la puerta principal en compañía de oficiales enemigos

El equipo que se dirigía a Kastelli, la sección «M», fue más afortunado. Aquí, el capitán Dunkan y dos hombres se pudieron infiltrar en la pista de despegue y colocar cargas contra ocho aviones, seis camiones, cuatro almacenes de municiones y nueve depósitos de combustible. Todo sucedió de acuerdo con lo planeado y Dunkan pudo observar los efectos de las cargas. Con una ensordecedora explosión, el aeródromo se convirtió en una nube negra de polvo, y sobre el azul del cielo se elevaron llamas de color naranja brillante. Momentos más tarde una serie de explosiones menores indicaban que los depósitos de munición habían saltado asimismo por los aires.



EL SBS

La historia del Escuadrón Especial Anfibio (SBS) empezó a últimos de verano de 1940 con la formación de una nueva unidad de comandos: la sección (de canoas) Folbot bajo el mando de un subalterno, Roger Courtney. Al febrero siguiente Courtney y quince hombres fueron enviados al Oriente Medio con «Layforce». Allí, como sección «Z», la unidad recibió refuerzos siendo luego transferida a la primera flotilla de submarinos en abril de 1941. Al final del año, después que la sección «Z» y la Sección especial de botes «Oriente Medio» —una unidad de comandos formada en la primavera de 1941 en Kabrit— habían sufrido grandes pérdidas, fueron absorbidas por el Escuadrón «D» del Primer Regimiento del Servicio Especial del Aire (SAS), juntamente con tres grupos de canoístas bajo el mando de Earl Jellicoe. Jellicoe comenzó reorganizando estas fuerzas, en tres secciones especiales de botes en el otoño de 1942. Cada sección, «M», «L» y «S», fue conocida por la primera letra del apellido de su jefe.

En la primavera de 1943, después de la captura de David Stirling, oficial en jefe del SAS, las tres secciones se reorganizaron y se les dio el nombre de escuadrones con unos efectivos al completo, de 180 hombres de todos los empleos. Otro grupo de hombres del SAS se convirtieron en el Primer Escuadrón Especial de Comandos y bajo el mando del comandante «Paddy» Mayne continuó jugando un papel clave en la invasión de Sicilia en julio de 1943. En noviembre de 1943, el Escuadrón Especial Anfibio de Jellicoe pasó al mando de las fuerzas de comandos del brigadier D. J. T. del Oriente Medio y fue rebautizado como Servicio Especial Anfibio (en inglés, también respondía a las iniciales SBS). Esta unidad entonces quedó bajo el control de las fuerzas terrestres del Adriático y llevó a cabo las operaciones posteriores durante la II Guerra Mundial en los mares Mediterráneo, Adriático y Egeo.

OPERACION ALBUMEN, CRETA, JUNIO DE 1943

El 22 de junio de 1943, dos patrullas del Escuadrón «S» bajo el mando de David Sutton, desembarcaron en la costa sur de Creta, cerca del cabo de Kochonokos. Su misión era lanzar una serie de incursiones contra los aeródromos del Eje que podía utilizar la Luftwaffe para contrarrestar la invasión aliada en Sicilia, planeada para el 10 de julio. Al día siguiente, se enviaron tres grupos a las bases enemigas de Kastelli, Eraklion y Tymaky.
Para el día 29 una unidad mandada por un

Incursiones desde el mar
SBS, Mediterráneo, 1941-1943

Desde el verano de 1941 los equipos de incursiones del SBS destruyeron las comunicaciones del Eje en el Mediterráneo montando operaciones contra aeródromos enemigos, embarcaciones y líneas de ferrocarril. Realizando ataques por sorpresa desde bases en el Norte de Africa, el SBS hostilizó al enemigo situado al otro lado del Adriático o el Egeo.

Operación Albumen

Junio 1943 Grupos incursores del SBS bajo el mando de Lassen, Rowe y Lamonby atacan objetivos en Creta.

Rodas

Sept. 1942 Incursiones del SBS a Calato y Marizza bajo el mando de Sutherland. Son volados un depósito de combustible y varias aeronaves.

El equipo de Jellicoe alcanzó también su victoria. Después de una dura marcha a Heraklion, que se había hecho más difícil por las pesadas cargas que llevaban, el armamento y las mochilas que contenían al menos doce bombas con un peso de unos veintidós kg., el día trece a las 22,30 horas el grupo llegó al aeródromo. Su entrada en el complejo fue ayudada por una incursión de bombarderos británicos tan repentina y totalmente inesperada que distrajo a los centinelas. Una vez dentro, colocaron cargas contra dieciséis Ju88 y varios otros aviones. Jellicoe prudentemente ordenó a sus hombres que se retiraran, lo que realizaron con sorprendente facilidad, corriendo alrededor de la zona de los cuarteles y luego deslizándose fuera a través de la puerta principal en compañía de varios oficiales enemigos que nada sospechaban.

Las cuatro incursiones fueron calificadas de éxito, en total habían destruido veintiséis aviones, unos veinte camiones, gran cantidad de combustible y munición, causando la muerte de más de cien soldados alemanes e italianos. Los comandos tuvieron un muerto y tres prisioneros.

La operación contra Rhodas se había previsto para principios de septiembre de 1942, aunque la captura de Dunkan y Newby en una incursión en Sicilia durante el mes de julio anterior amenazó con hacer fracasar la misión. Al fin se le dio luz verde y bajo el mando de Sutherland, el grupo subió a bordo del submarino griego Papanikolis, anclado fuera de Beirut, el 31 de agosto. En ruta, Sutherland dio instrucciones a sus hombres, sus objetivos eran los aeródromos cerca de Maritzza en el norte y en Calato, en la costa oriental de la isla. La fuerza iría dividida en dos grupos autónomos. Sutherland y cinco hombres atacarían Calato mientras los otros, cuatro hombres mandados por el capitán Allott, atacarían Maritzza. Para Sutherland el viaje de ida fue extremadamente duro.

«A las 04,00 horas del día 5 de septiembre el capitán Allott decidió que no se debía cruzar la carretera aquella noche. Por lo tanto, se buscó un escondite y casualmente encontraron una gruta capaz de acomodar a todo el grupo.

»Una vez establecidos allí, enviaron a los guías a llenar doce botellas de agua de una fuente que conocían cercana a la carretera. Regresaron justo antes del amanecer, sin agua, dando noticias de la presencia enemiga en las cercanías de la fuente. Pasaron el día siguiente sin agua, durante el día observé actividad enemiga en el valle entre Nassari y Calato, en el propio aeródromo, y anoté diversas posiciones defensivas.

»Decidieron que los grupos deberían separarse en la noche del 7 al 8, lo que significaba que Allott tenía cinco noches para alcanzar su objetivo y todavía otras cinco más para regresar a la playa.»

Quince hogueras por separado iluminaban la base con un resplandor fantasmagórico. Era hora de largarse

Después de la salida de Allott, Sutherland dividió sus hombres en dos grupos para el ataque, él y el Marine Duggan formaron grupo, mientras que el teniente griego Calambakidis con los marines Barrow y Harris formaron el otro. Al anochecer, los equipos se trasladaron a sus objetivos preestablecidos. A medianoche Sutherland atravesó el perímetro y entonces comenzaron a colocar sus cargas contra tres aviones y un depósito de combustible. El otro grupo colocó también explosivos y al igual que Sutherland se retiró a su base. Minutos más tarde ambos grupos comprobaron los efectos de su trabajo, 15 hogueras separadas iluminaron la base con un resplandor fantasmagórico. Era hora de largarse.

Aunque la incursión de Allott fue un éxito, él y su equipo fueron capturados y el grupo del teniente Calambakidis sufrió el mismo destino.

Sólo Sutherland, Duggan y su guía griego permanecieron en libertad. A pesar de numerosos encuentros con patrullas italianas, Sutherland pudo alcanzar el punto de reunión el 16 de septiembre. Alrededor de las 23,00 horas, él y Duggan (su guía había sido capturado) divisaron el destello de bienvenida de una baliza en el mar y ambos empezaron a nadar con todas sus fuerzas hacia el submarino que les esperaba. Se habían salvado.

Entre finales de 1942 y marzo de 1943 el grueso de las unidades de las Fuerzas Especiales del Norte de África sufrió diversos cambios. Al Servicio Especial del Aire (SAS) de David Stirling y al Grupo de Largo Recorrido del Desierto (LRDG) se les per-

danés, el teniente Anders Lassen, había viajado más de 25 km para alcanzar su objetivo y estaba en posición de hacer un reconocimiento de Kastelli, que estaba en el centro de un ancho valle. Esa noche los comandos planearon su ataque; Lassen y el tirador Jones iban a abrirse camino a través de la valla perimetral por el lado Oeste mientras que otros miembros de la fuerza del sargento Nicholson y el cabo Graves, se preparaban para hacer lo mismo por el Este. Una vez dentro, los dos equipos tratarían de poner explosivos en varios aviones. Ambos grupos partieron a las 22,30. Lassen y Jones llegaron primero al aeródromo y empezaron a bordear la carretera de circunvalación buscando un punto de entrada adecuado, parándose cada pocos pasos para escuchar al enemigo. Después de caminar alrededor de 70 m, los dos hombres se vieron forzados a buscar refugio para no toparse con un grupo de soldados italianos borrachos. Lassen, sin embargo, tropezó contra un centinela y aunque le pudo esquivar así como a otros dos guardias, un cuarto atravesó su arma contra los dos hombres. Lassen se simuló borracho para atraer al centinela y entonces le hizo dos disparos. El italiano cayó, pero los disparos alertaron a sus compañeros. Los dos comandos lanzaron un puñado de granadas de mano para retardar a sus perseguidores y huyeron para ocultarse hasta planear su próximo intento.

El silencio que siguió a su escapada fue engañoso; los italianos se estaban acercando y una vez más Lassen se vio forzado a disparar contra un guardia. Al darse cuenta de que cualquier intento de alcanzar la base era imposible, los dos hombres se retiraron y Nicholson y Graves, sin embargo, pudieron aprovechar la alarma que había producido Lassen y colocaron cargas contra cuatro aviones antes de retirarse.

Sutherland pudo evaluar los éxitos de otros grupos de comando el 10 de julio. El grupo mandado por el teniente Rowe no había tenido suerte en Tymbaky —había sido abandonada por los alemanes—, pero el teniente Lamonby y el cabo de Lanceros Holmes habían destruido más de 200.000 litros de gasolina en Peza.

ANDERS LASSEN

Anders Lassen, un danés, en Londres al estallar la II Guerra Mundial, se alistó en el Ejército británico. Después de entrenarse como comando tomó parte en una incursión contra barcos enemigos cerca de Dakar, en la costa occidental de África; fueron hundidos dos barcos mercantes y un tercero fue llevado a Inglaterra. Los meses siguientes Lassen fue promovido a oficial y pasó algún tiempo entrenando a 50 compatriotas en las técnicas de comandos. Lassen luego regresó a su antigua unidad, el Comando número 62, y participó en incursiones contra la costa francesa y las islas del Canal. A finales de 1942, el comando fue disuelto y Lassen se unió a la escuela de entrenamiento del SBS en Athlit, en el Mediterráneo Oriental, donde enseñó al Destacamento «S» de David Sutherland. Lassen continuó teniendo una actuación distinguida y luchó con gran destreza, sobre todo durante



la operación Albumen, una incursión contra los aeródromos del Eje en Creta, en junio de 1943, y en Simi unos pocos meses más tarde. En 1944, ascendió a capitán, se le dio el mando del Escuadrón «M» del SBS y jugó un papel clave en la liberación de la península griega.

Lassen encontró la muerte el 8 de abril de 1945, durante una incursión de Italia. Tenía 25 años. En su corta carrera ganó una cruz militar y dos barras, siéndole concedida a título póstumo la Cruz Victoria por la acción en Comacchio.

BOTE FOLBOT (COCKELL MK 1)

La necesidad más urgente del SBS en el Mediterráneo era la de una canoa ligera que pudiera utilizarse por pequeños grupos de comandos para alcanzar la playa y regresar a sus submarinos lo más silenciosamente posible. El bote debería ser fácil de guardar en espacio reducido y de ocultar en las playas. Aunque el ejército carecía de una embarcación apta para tales operaciones clandestinas, la compañía Folbot produjo una canoa deportiva biplaza plegable que cumplía las condiciones impuestas. Varias de ellas fueron utilizadas en el año 1940 por los canoístas del comando del Comandante «Jumbo» Courtney, y la embarcación fue entonces adoptada como parte del equipo por los comandos del SBS.

La canoa de 5 m era fácil de montar y constaba de un marco de madera dentro de una cubierta de lona engomada. Al desmontarse, se doblaba en un paquete de 1,4×0,3×0,3 m, con un peso de unos 22 kg. Las uniones entre las partes de madera iban generalmente ligadas con fuerte cinta aislante para evitar que se desconectaran accidentalmente durante las operaciones.

Los dos hombres de la tripulación iban equipados con remos de doble pala que se desmontaban en dos partes, y la embarcación era dirigida por medio del timón mandado por cables por cualquiera de los hombres que la guiará.

A medida que el SBS evolucionó en sus técnicas de incursión, se convirtió en táctica común que la tripulación tuviera tareas específicas; la distinción más clara se establecía entre el canoísta y el nadador que atacaba al objetivo. Aunque el Folbot era una embarcación bastante resistente al agua y en los informes oficiales se decía que era muy rápida y silenciosa, tuvo varios puntos débiles. El más preocupante fue que era muy frágil y propensa a volcar en cualquier estado del mar excepto con mucha calma. La canoa también estaba construida tan ligera que le impedía aguantar los arrastres por las playas al ir cargada con equipo.

mitió mantener su identidad, pero el resto tuvo que afrontar dos opciones: bien regresar a sus propias unidades o unirse al SAS. El SBS se unió al SAS.

Sutherland empezó a entrenar una nueva unidad de 50 hombres mitad procedentes del SBS y mitad de la Fuerza especial griega, «El Escuadrón Sagrado», preparándoles para unas misiones secretas en el Mar Egeo y en el Adriático. Se dio gran importancia al transporte de grandes cargas a largas distancias, al manejo de mapas, al uso del armamento tanto aliado como enemigo, a la destreza en el sabotaje y a las técnicas con los botes Folbot. El entrenamiento más moderno que se dio a los hombres fue el de la utilización de «caiques» (botes griegos) en las aguas imprevisibles del Mediterráneo Oriental.

El SBS, sin embargo, no estaba destinado a perder su identidad durante mucho tiempo. David Stirling fue capturado por los alemanes en enero de 1943, un acontecimiento que hizo desaparecer al primer SAS temporalmente, y sus hombres se dividieron en dos unidades: el Special Raiding Squadrom (SRS: Escuadrón Especial de Comandos), bajo el mando del comandante «Paddy» Mayne que estaba destinado a trasladarse al Oeste y operar por delante del Octavo Ejército en Italia, y la otra, para ser desplegada en el Mediterráneo Oriental, se denominó Escuadrón Especial Anfibio (Squadron Boat Special-SBS).

El SBS se dividió en tres destacamentos cada uno con siete oficiales y 70 hombres: al capitán Sutherland se le dio el Destacamento «S», el Destacamen-



Izquierda: herramientas del oficio. Hombres del SBS cargando explosivos, botes salvavidas y canoas plegables en el barco del SBS *Tewfik* con anterioridad a la incursión. El *Tewfik* fue utilizado para transportar equipos a la zona de los objetivos; pero la última parte del recorrido se hacía por lo general en canoa o caique, una embarcación mucho menos llamativa. La canoa que se ve aquí, la Cockle Mark II, tenía la cubierta y quilla de madera curvada y los laterales de lona. El Mark II fue una mejora importante en el Folbot, pues podía reducirse a un compacto de 15 cm de profundidad y estaba diseñada para aguantar el arrastre sobre playas rocosas. Parte inferior: dos miembros del Escuadrón Sagrado Griego agotados, toman un descanso. Su profundo conocimiento del Mar Egeo fue muy valioso para el SBS.

LEROS, NOVIEMBRE DE 1943

Después de la capitulación italiana en septiembre de 1943, el SBS se vio envuelto en tentativas aliadas de hacerse con el control de islas en poder del enemigo en el Mediterráneo Oriental. Aunque varias de ellas se rindieron ante incursiones de pequeños grupos, la respuesta alemana no se hizo esperar. A principios de noviembre invadieron Leros, una pequeña porción de terreno a menos de 25 km de Turquía peninsular. La lucha duró cinco días antes de que los británicos se rindieran, dejando 400 cadáveres. Solamente escapó un pequeño equipo del SBS. Jeffrey Holland fue uno de ellos:

«Hemos sido bombardeados durante un mes. Mi asentamiento estaba formado por un revestimiento de piedra construido a unos 50 m por encima de la playa en la parte sur de Gurnabay. Era media tarde (el 11 de noviembre) cuando escuché el rugido de los motores de un avión. Al mirar al mar, sin embargo, el origen del ruido era evidente: eran 10 transportes de tropa Ju 52, seguidos de una segunda oleada, volando por encima mismo de las crestas de las olas. Se dirigían en línea recta a la bahía y a nosotros. Pronto hubo 500 o más paracaidistas descendiendo. Nos escurrimos para fuera. Más tarde al movernos para contraatacar observamos que los paracaidistas alemanes habían escogido una especie de muerte colectiva —bajo el dosel de sus paracaídas. Calculo que matamos alrededor de 150 en el salto inicial.»

En los días siguientes al desembarco de los alemanes, Holland participó en la dura lucha de Mount Rachi, un accidente que dominaba gran parte de la isla:

«Nos trasladamos y empezamos a trepar hacia la cresta. Yo iba al frente. Esa no era mi intención, pero al haber salido ya no podía parar. Puse mi subfusil en tiro automático. Luego vi asentamientos de armas, disparé a una explosión y arrojé una granada de mano. Momentos después, lancé dos más, en rápida sucesión dentro de un asentamiento de artillería. Formamos un grupo pequeño. Había alrededor de 20 alemanes muertos, esparcidos alrededor, que parecían muñecos de trapo. De repente se dio la orden de avanzar.»

A pesar del ataque en Mount Rachi, la guarnición británica se vio forzada a ceder terreno y fue finalmente vencida al cabo de unos pocos días. Holland fue uno de los hombres capturados:

«Durante dos o tres días estuvimos dando vueltas. Visité el hospital que estaba abarrotado de heridos. Los alemanes tenían patrullas por todas partes. Dos de nosotros tratamos de escapar, pero fue inútil. Al final nos trasladaron vía Atenas con destino Alemania.



Izquierda: Jeffrey Holland, luchó con los Royal West Kents y fue miembro del SAS 21.



to «L» fue mandado por el capitán Langton y el «M» por el capitán Maclean. El mando del Escuadrón quedó en manos del comandante The Earl Jellicoe, siendo la base para la Unidad situada en Athlit, a unos pocos km al sur de Haifa, en Palestina.

Aunque el SBS llevó a cabo unas pocas incursiones a pequeña escala durante este período, Sutherland dirigió su principal atención al entrenamiento de los nuevos reclutas que se le iban mandando. Anders Lassen, un danés, fue uno de estos hombres, que iba a tener una carrera muy destacada en la guerra antes de su muerte en acción en abril de 1945.

Para mayo de 1943, las operaciones en el Norte de Africa estaban llegando a su fin y resultaba claro que la fase siguiente de la guerra se centraría en la península italiana e islas del Mediterráneo Oriental. Jellicoe recibió al mes siguiente buenas noticias del Cuartel General de la Fuerza de Comandos: se le ordenaba preparar y dar misiones a los equipos para incursiones en Creta y Sicilia.

El destacamento «S» de Sutherland, con Lassen, fue el primero en trasladarse: su operación denominada «Albumen» tenía por objeto la destrucción de aviones del Eje en tres aeródromos de Creta.

Las incursiones iban a ser un preludio para la operación Husky, la invasión aliada de Sicilia prevista para el 10 de julio de 1943. El ataque se llevó a cabo con gran destreza y sirvió para hacer fracasar las incursiones aéreas del Eje contra las cabezas de playa de Sicilia.

El éxito del desembarco aliado en Italia, y la consiguiente rendición italiana en septiembre, dejaron un vacío de poder en el Mediterráneo Oriental, una situación que ni los alemanes ni los Aliados podían permitir. A medida que los ejércitos aliados se fueron empeñando más en Europa, les correspondió a los destacamentos del SBS persuadir a las guarniciones italianas de la zona para que se rindieran. Por su parte, los alemanes creían que la posesión del control del Egeo disuadiría a los turcos de unirse a los Aliados. Al principio el SBS realizó mucho más de lo que se esperaba de él. Kos, Leros y Simi fueron capturadas entre septiembre y octubre de 1943. La respuesta alemana no se hizo esperar. El 3 de octubre desembarcaron en Kos, el 12 del mismo mes se ordenó al SBS que se retirara de Simi, y al principio de noviembre Leros cayó ante un asalto combinado de paracaidistas y fuerzas transportadas por mar.

A pesar de estos reveses, el SBS podía mirar con orgullo las operaciones en el Mediterráneo durante los tres últimos años. Desde unos comienzos a menudo confusos y azarosos, los comandos se habían convertido en una fuerza de primera clase capaces de operar con confianza en las aguas hostiles del Mediterráneo, aunque sufrieron algunos reveses. la mayoría de sus operaciones habían tenido éxito y con estos resultados aumentó el respeto para aquellos hombres de visión clara que en 1940 habían presionado para que se creara una fuerza selecta de comandos transportados por mar.

En 1981, aviones libios trataron de enfrentarse a los Tomcats F-14 del Escuadrón VF-4 de la Marina de los EE.UU., pero los pilotos americanos estaban preparados para la acción

En agosto de 1981 el caza de interceptación F-14 Tomcat de la Marina de los EE.UU. —posiblemente el avión de su clase más avanzado del mundo— recibió su bautismo de fuego en combate. La acción tuvo lugar encima de las discutidas aguas del Golfo de Sirte, lejos de la costa libia. Dos cazas Sukhoi Su-22 Fitter de la Fuerza Aérea de la República Arabe de Linia (LARAF) interceptaron un par de F-14 del Escuadrón VF-41 de la Marina de los EE.UU. «Los Ases Negros» que habían despegado del portaaviones nuclear USS Nimitz.

El Su-22 de cabeza disparó un misil Atoll guiado por rayos infrarrojos hacia los cazas americanos dándoles la oportunidad de contestar al fuego bajo las reglas estándar para el combate en la Marina de los EE.UU. Al final de una lucha que duró solamente 45 segundos, cada una de las tripulaciones de los Tomcats habían derribado a uno de los cazas libios, con lo que obtenían la primera victoria en combate para la Marina de los EE.UU. desde Vietnam.

El VF-41 ha tenido una larga historia llena de acontecimientos como escuadrón de caza con base en portaaviones de la Marina de los EE.UU. Se puede seguir su curso a partir del V-4 de antes de la II Guerra Mundial, que fue la primera unidad en ser



ASES NEGROS



Arriba: el formidable interceptador F-14 Tomcat, en el USS Nimitz. Abajo: el Fast Eagel 102, el Tomcat pilotado por el comandante Kleeman sobre el Golfo de Sirte. El avión lleva la insignia de plano de cola de los Ases Negros (mostrada a la izquierda). A la derecha: los tripulantes a bordo del Nimitz; de pie desde la izquierda, James Anderson, Lawrence Musczynsky, Hans Kleeman y David Venlet.





equipada con Wildcats F4F-3 en 1940. Al año siguiente, al Escuadrón se le designó VF-41 y sus Wildcats entraron en acción durante los desembarcos de Torch en el Norte de África en noviembre de 1942, despegando del portaaviones USS Ranger. En 1944 fue transferido al Teatro del Pacífico como VF (N)-41 y sus cazas de ataque nocturno Hellcats F6F-5N tomaron parte en la batalla del Golfo de Leyte, despegando desde el portaaviones «Independence». Acabada la II Guerra Mundial el VF-41 manejó brevemente el Fireball FR-1 (un caza con motor de explosión dotado de un turboreactor auxiliar). Desde 1950 a 1953 se embarcó al Escuadrón en el portaaviones «Midway», con el avión F4 V Corsairs, pero no entraría en acción en Corea al pertenecer a la flota Atlántica.

El primer reactor puro utilizado por los Ases Negros fue el F-24-3 Baushee, con quien voló el Escuadrón desde 1954 hasta ser dotado del F34-2 Demon en 1956. En octubre de 1962, con motivo de la Crisis de los Misiles de Cuba, el VF-41 fue transferido con urgencia desde su base habitual en Oceana, Virginia, a Key West, Florida, con objeto de apoyar a la defensa aérea de los Estados Unidos en el sureste. Por aquel tiempo, el Escuadrón volaba el Phantom II F-4B. Sin embargo, al no producirse ataques aéreos desde Cuba, los Ases Negros no entraron en acción hasta 1965. En dicho año el Escuadrón fue embarcado en el portaaviones «Independence» al ser destacado el barco desde la Flota del Atlántico a un crucero de combate en aguas de Vietnam. En 1977 el Vf-41 cambió sus Phantoms por F-14A Tomcats, siendo asignado al Ala Aérea 8 (CV W-8) del portaaviones USS Nimitz.

En febrero de 1981, el comandante Henry «Hanc» Kleeman relevó al comandante Cebrowski como jefe de los Ases negros. Antiguo piloto de pruebas y veterano de Vietnam, inspiró al Escuadrón «para volar y luchar con los F-14 más y mejor que nadie». El Escuadrón realizó entonces una serie de ejercicios con el Ala (CVW-8) completa. Estos ejercicios iban a acabar en una evaluación de capacidad operativa para determinar la disposición del Ala CVW-8 para su despliegue.

Un Prowler EA-6B del Cuerpo de Marines del VMAQ-2 calculó mal su aproximación durante un aterrizaje nocturno y se estrelló en la cubierta del Nimitz

Sin embargo, el 26 de mayo este programa de entrenamiento tan cuidadosamente planeado quedó interrumpido por un serio accidente, que ilustra de forma brutal los peligros potenciales de la aviación en portaaviones. Un Prowler EA-6B del Cuerpo de Marines del VMAQ-2 que fue agregado al CVW-8 para proporcionar apoyo a la guerra electrónica, calculó mal su aproximación durante un aterrizaje nocturno y se estrelló en la cubierta del Nimitz. La zona de impacto quedó envuelta en llamas y la labor del personal de incendios se complicó debido a la explosión de las municiones de aviones aparcados en la proximidad. Entre las bajas estaban tres personas de mantenimiento del VF-41 y en el incendio quedaron destruidos tres Tomcats del Escuadrón. A pesar de la intensidad de las explosiones, el incendio quedó bajo control y se extinguió. El Nimitz regresó a gran velocidad a su base en Norfolk, Virginia, para inspección de los daños y reposición de los aviones dañados y perdidos. Asombrosamente, a las 90 horas del accidente el portaaviones estaba de nuevo haciéndose a la mar y en funcionamiento sus aviones. Este accidente, uno de los más serios en la reciente historia naval, no interfirió en la preparación del CVW-8 para su despliegue operativo futuro. El ala pasó su evaluación de capacidad operativa con holgura, estableciendo los Ases Negros un nuevo récord al realizar 69 salidas en un período de 72 horas con once de sus doce F-14A, y llevando a cabo todas las misiones en este período. El 3 de agosto el Nimitz salió de Norfolk en ruta hacia el Mediterráneo y ocho días más tarde se unió a la Sexta Flota.

La primera tarea del Ala 8 del Aire en Portaaviones con la Sexta Flota fue la de realizar un ejercicio de misiles a mar abierto en el Golfo de Sirte los días 18 y 19 de agosto. El ejercicio consistía en que Tomcats del VF-41 y su escuadrón hermano VF-84, «The Jolly Rogers», interceptarían y derribarían aviones



EL GRUMMAN F-14A

Siguiendo su intento para convertir el F-111 para operaciones desde base en portaaviones, Grumman diseñó un caza de defensa para la flota enteramente nuevo y el prototipo hizo su vuelo inaugural el 21 de diciembre de 1970. A bajas velocidades, las alas están completamente extendidas con una inclinación hacia atrás de 20 grados, pero a medida que la velocidad aumenta el computador ajusta su ángulo a un máximo de 68 grados. Por encima de la velocidad del sonido se extienden pequeños planos delanteros en la parte anterior de las alas para reducir las ondas de choque del vuelo supersónico. Los diversos papeles de intercepción del F-14A se reflejan en su armamento. Su sistema de control de arma Hughes AN/AWG-9 sigue 24 objetivos y puede dirigir un máximo de 6 misiles AIM-54 Phoenix hacia 6 objetivos simultáneamente por encima de una distancia de 100 millas. El F-14-A también puede ser armado con Sparrows AIM-7 guiados por radar y/o Sidewinder AIM-9 con sistema infrarrojo buscador de calor. En el fuselaje delantero va montado un cañón rotatorio Vulcan de 20 mm M61A1. Sin embargo, el F14-A no carece de desventajas. Es un avión muy complejo y sufre una serie rápida de averías en los sistemas. Ha sido estimado que el 47% de los F-14 de la Marina de los EE.UU. no son operativos en un momento dado, ya que son necesarias un promedio de 6 reparaciones después de cada vuelo.

blanco. La misión, sin embargo, no fue tan sencilla como parecía a causa de que se desarrollaba dentro de los 300 km que Libia reclamaba como sus aguas territoriales. Los EE.UU. rehusaron aceptar esta reclamación y reconocieron solamente un límite de 5 km. Por tanto, se previó que aviones libios intentarían interferir el ejercicio y con tal objeto se establecieron patrullas aéreas de combate fuera de la costa de Libia. Aun así, las probabilidades de que tuviera lugar un combate con fuego real eran muy pequeñas. Como el vicealmirante William Rowden, comandante de la Sexta Flota, dijo: «Sabíamos que no era una operación sin riesgo, pero el riesgo era ligero». La fuerza Aérea de la República Arabe Libia (LARAF) no era un enemigo digno de despreciar, pues tenía unos efectivos de más de 300 aviones de combate. Estos comprendían Mirages 5 y F1 de origen francés; MiG-25 Foxbat, MiG-23 Flogger y SU-22 Fitter procedentes de la Unión Soviética; más un escuadrón de bombarderos Blinder TU-22 suministrado por la Unión Soviética. No obstante, el punto flaco de la LARAF era la escasez de pilotos entrenados, siendo menos de 100 los libios capaces de pilotar aviones de combate avanzados. En consecuencia, el servicio dependía en gran medida de la destreza de pilotos extranjeros, especialmente aquellos prestados de la Unión Soviética y otros países del Pacto de Varsovia y Pakistán.

El primer día de ejercicio con misiles, el 18 de agosto, transcurrió como se esperaba. El avión blanco fue interceptado con éxito y derribado al mar, mientras las patrullas de combate aéreo (CAP) de Tomcats F-14A protegían la zona de ejercicios. Además de la amenaza potencial de los aviones libios, el Ala Aérea del Nimitz tenía que proteger contra la interferencia de patrulleras con misiles y submarinos de clase Foxtrot con propulsión Diesel-Eléctrica suministrados por la URSS. Así que los aparatos de guerra antisubmarina Viking S-3A del VS-24 y los Haweyes E-2C aerotransportados para detección lejana del VAW-124 mantenían la vigilancia durante las 24 horas por la amenazas bajo la superficie, en la superficie y en el aire. Las patrullas de combate aéreo del Nimitz interceptaron más de 40 aviones de la LARAF el 18 de agosto y comprendían MiG-25 Foxbats, MiG-23 Floggers y Mirages. A menudo los cazas libios maniobraban para conseguir una posición ventajosa antes de regresar a su base. «Era siempre lo mismo», recordaba el teniente Larry «Music» Musczynski, «nosotros les hacíamos el juego a los libios y pronto, al ir disminuyendo el combustible, regresamos al portaaviones». Sin embargo, los Tomcats del CVW-8 tenían la ventaja de repostar en vuelo desde los KA-6D del VA-35, «Las panteras negras». El segundo día de ejercicios empezó con el lanzamiento de las patrullas de combate aéreo, que tomaron posiciones entre el portaaviones y la costa libia. Las primeras intercepciones se hicieron al cabo de 15 minutos y luego, a las 7,15 horas, le tocó el turno a la patrulla situada más al sur. Fue montada por el jefe de los Ases Negros, el comandante Hank Kleeman, con el teniente David Venlet como su acompañante en «Fast Eagle 102». La pare-



SIDEWINDER AIM-9L

El misil AIM-9L aire-aire (AAM) fue operativo por primera vez en 1977. Con una longitud de 2,85 m y un diámetro de cuerpo de 127 mm, pesa 85,3 kg, de los cuales 20,2 pertenecen a la carga explosiva fragmentable. Alcanza una velocidad en vuelo de 2,5 Mach, impulsado por un motor cohete de combustible sólido y su alcance es de 11 millas.
El misil es estabilizado por cuatro aletas de cola dotadas de ruedas locas en sus extremos. Es dirigido por un telescopio que detecta el calor infrarrojo generado por el motor del objetivo; el calor se transforma en electricidad que gobierna las cuatro aletas con pivote en la cabeza del cohete hacia la fuente de calor.



ja de Kleeman era el teniente Musczynski, de 28 años de edad, y su oficial de interceptación radar (RIO) el teniente Jim «Amos» Anderson, volando en «Fast Eagle 107». Musczynski y Anderson eran un equipo con experiencia; habían estado volando juntos por más de un año y Musczynski tenía casi 1.000 horas de vuelo en el Tomcat. A una altura de 20.000 pies los dos Tomcats localizaron un par de cazas libios en sus radares. Esto era algo poco usual, pues generalmente los aviones de detección lejana Haweye E-2C establecerían el primer contacto y se lo pasarían a los cazas. A una distancia por debajo de las 8 millas, Cleeman observó los dos aparatos enemigos volando con unos 500 pies de separación, y cuando la distancia se acercaba a las tres millas ya pudo identificarlos positivamente, como Fitters Su-22. Las tripulaciones de los cazas americanos se dieron cuenta que los libios estaban trabajando bajo control radar próximo de tierra, de acuerdo con la doctrina táctica estándar soviética para interceptación en el aire, pues a cada movimiento que hacían los Tomcats para interceptar, respondían los Fitters con prontitud en contra.

Más tarde, Musczynski y Anderson describían la acción: «A un régimen de aproximación de unos 1.000 nudos, los cuatro cazas se aproximaban de cabeza, con Musczynski volando alrededor de dos millas a estribor y 4.000 pies por encima de Kleeman. Ambos pilotos y el oficial de interceptación radar vieron al libio de cabeza disparar un misil a una distancia de alrededor de 1.000 pies. El buscador de fuente de calor se perdió instantáneamente de vis-

Abajo: Un As Negro F-14 Tomcat del Ala Aérea del portaaviones Nimitz despega para una misión.

INTERCEPTACION CONTROLADA DESDE TIERRA

Generalmente al operar sobre territorio amigo el papel del interceptador es de localizar, interceptar, identificar y, si fuera necesario, destruir el avión que se introduce en el espacio de la defensa aérea. Trabajan en estrecha colaboración con las estaciones de radar de los navíos y tierra y éstas hacen el primer contacto con el objetivo, lo identifican con tanta precisión como permite el sistema radar, y entonces guían al interceptador lo suficientemente cerca para que su propio radar se haga cargo del proceso de seguimiento. La observación de la táctica soviética de interceptación en los años de la postguerra ha demostrado que en la mayoría de los incidentes la decisión táctica se ha hecho en el puesto de radar, en tierra, y luego estas decisiones comunicadas por radio en forma de órdenes a la tripulación «marioneta» del interceptador. Aún en 1970 los pilotos soviéticos tenían que solicitar permiso de la interceptación controlada desde tierra (GCI) para efectuar un simple giro en vuelo, y así se les negaba un grado de flexibilidad táctica que ya hacía tiempo se les había concedido a los pilotos occidentales. Sin embargo, con la introducción de los cazas soviéticos todo tiempo, equipados con los sistemas de armas de mirar/derribar y los misiles aire-aire de mayor alcance que el visual (BVR), es fácil llegar a la conclusión de que sustituyeron la intervención de la interceptación controlada desde tierra en combate real. Mientras la interceptación controlada desde tierra ahora mantiene contacto constante con los interceptadores suministrándoles los partes sobre la situación tal como se desarrolla, controlando su coordinación y alertándoles sobre los movimientos del enemigo, los soviéticos han aceptado que: «Sólo el piloto en el aire, observando personalmente y evaluando todas las cosas que suceden... es capaz de averiguar las variaciones más aconsejables.

Lucha de cazas

Escuadrón VF-41 de la Marina de los EE.UU., Golfo de Sirte, 19 de agosto de 1981



La Sexta Flota de los EE.UU. navegó en las aguas en disputa del Golfo de Sirte, próximas a Libia, el 17 de agosto de 1981. Durante dos días, los cazas del Nimitz y Forrestal interceptaron intrusos libios y los escoltaron hasta su salida del área de los ejercicios sin incidente alguno. Pero en la mañana del 19 de agosto, una interceptación rutinaria se convirtió en lucha de cazas.

Clave:

- Aguas territoriales reclamadas por Libia.
- Aguas territoriales reconocidas por los EE.UU.
- Zona de maniobras de la 6.ª Flota.
- Punto de localización de la Lucha de Caza.



Defensa del portaaviones

Los portaaviones Nimitz y Enterprise de la Marina de los EE.UU., con propulsión nuclear, son los elementos más importantes en la capacidad ofensiva de la Marina, pero su gran tamaño los convierte en un objetivo tentador para el ataque desde el aire, desde submarino o con misiles. El armamento de a bordo es tan ligero —tres lanzadores de misil Sea Sparrow y tres cañones de 20 mm que proporcionan una defensa antiaérea de corto alcance— que el gran portaaviones confía en sus cruceros y destructores de escolta junto con la defensa en profundidad proporcionada por su grupo aéreo. El avión F-3 Viking y los helicópteros Seaking proporcionan una capacidad de guerra antisubmarina, pero la defensa aérea normalmente está a cargo de los F-14 Tomcat. El propio radar del barco está reforzado con la información lejana del Grumman Hawkeye E-2, que con un sofisticado radar y un procesador de datos electrónicos instalado en fechas recientes es capaz de controlar hasta 300 objetivos y manejar más de 40 interceptaciones simultáneamente.

Tomcat contra Fitter

① Dos Fitters Su-22 se aproximan desde la costa libia en formación cerrada. El Mando de los Su-22 dispara un misil Atoll a Kleeman, pero el misil falla al dirigirse a su objetivo.
② Cuando el jefe gira bruscamente, el Su-22 compañero se retira en un movimiento de huida hacia la derecha.
③ Kleeman emprende la persecución de su atacante con un giro ascendente.
④ Musczynski ejecuta un giro ascendente, corta por delante de su jefe, y se coloca en posición para atacar al primer Su-22.
⑤ Kleeman emprende la persecución del Su-22 compañero y lanza su misil Sidewinder.

Su-22 de mando

Su-22 compañero

1 2 3 4 5

Musczynski

Kleeman

Abajo: Grumman E-2C, Hawkeye, de información lejana.



Arriba: el Sukhoi Su-22 es una versión para exportación del Su-17 suministrado a la Fuerza Aérea de la República Arabe Libia por la Unión Soviética. A su vez, el Su-17 fue desarrollado como una versión de ala móvil del Su-7 que entró en servicio a finales de los años cincuenta: un buen ejemplo de los deseos de la Unión Soviética para poner al día modelos existentes convirtiéndolos en otros completamente nuevos. La designación Su-22 indica que las revisiones hechas por Sukhoi para el Su-17 fueron intentadas para modificar su papel de caza a bombarderos (la designación de los aviones soviéticos asigna números pares para los bombarderos y números impares para los cazas). Los misiles («Atoll») de infrarrojos AK-2 representan su armamento normal aire-aire. Abajo: el teniente David Venlet (izquierda) y el comandante Hank Kleeman demuestran la interceptación de los Su-22 para la prensa.

ta. "Hubo un breve período de asombro", dijo Amos: "En miles de interceptaciones no creo que muchos de nosotros pensáramos realmente que nos dispararían, pues hubiéramos tenido que devolver el fuego". Pero entonces, las horas de entrenamiento y larga práctica actuaron por instinto y en un maniobra de cruce por encima, Music siguió al libio de cabeza mientras el comandante viraba y seguía al otro, que volaba a través contra el sol bajo de la mañana. Kleeman dijo a Music que iba a disparar y así lo hizo, después de permitir que el Fitter se saliera del sol. El piloto se lanzó cuando el misil AIM-91 Sidewinder encontró su objetivo.

»Music disparó su Sidewinder desde media milla. Media cola saltó, el piloto salió disparado y Music tuvo que elevarse violentamente para no chocar con un espacio lleno de restos. Ni Music ni Amos vieron abrirse el paracaídas de sus víctimas, pero pensaron que podían haber funcionado barométricamente: "No nos entretuvimos a esperar ver los paracaídas", dijo Music. En ruta al portaaviones los "Ases Negros" saludaron, se identificaron uno al otro y dieron parte al Nimitz; Kleeman informó sobre dos aviones libios derribados y de haber observado al menos un paracaídas. La respuesta fue así de escueta: "El almirante quiere hablarle cuando regrese".»

Fue inevitable un riguroso interrogatorio ante la acción de los Ases Negros, pero el comandante Kleeman tenía conciencia de haber obrado correctamente.

«Decidí que nos habían disparado y que lo probable era que lo hicieran de nuevo. La única forma de proceder aceptable era la de dispararles. Me di cuenta de que ello podía armarla gorda. Era consciente de las implicaciones políticas que podían derivarse.»

Tal como resultó después, el proceder de Kleeman fue enteramente justificado por sus superiores, quienes lo enfocaron bajo el aspecto de que los aviones libios habían efectuado su ataque sin provocación previa por parte de los aviones de la Marina de los EE.UU. y que los pilotos americanos habían obrado correctamente y en defensa propia al derribarles. De acuerdo con los normas estándar de la Marina para entrar en acción, no es necesario tener permiso expreso para contestar al fuego.

Al ser preguntados que evaluaran a los pilotos libios, la respuesta de los Ases Negros fue: «Peores que nosotros»

Aunque no cabe ninguna duda de que el F-14A Tomcat es técnicamente mucho más avanzado como avión de combate que el Su-22 Fitter, es una ironía que en el combate sobre el Golfo de Sirte no se demostrara la superioridad del sofisticado armamento de los aviones americanos. Concebido como un avión interceptador para la defensa aérea de la flota, el Tomcat va equipado con el radar AWG-9 y un sistema de control de fuego que permite a su tripulación detectar objetivos a una distancia superior a las 100 millas y, lo que es más, seguir no menos de 24 objetivos independientes al mismo tiempo. Los misiles AIM-54 Phoenix del F-144 tienen un alcance superior a las 50 millas (90 km), y el Tomcat es capaz de lanzar hasta seis de estas armas en secuencia rápida contra objetivos diferentes. En contrastre, el Su-22 Fitter es principalmente un caza de ataque al suelo, con una so clase de armamento aire-aire de corto alcance, los misiles Atoll AA-22 guiados por infrarrojos. Sin embargo, en un combate de caza a distancias cortas, cuentan la destreza táctica y de pilotaje tanto más que la tecnología, y al ser preguntados que evaluaran a los pilotos de caza libios, la respuesta de los Ases Negros fue «Peores que nosotros».

Izquierda: un paracaidista alemán apunta con un subfusil ametrallador MP 40 entre las piedras de Monte Cassino. El MP 40 siguió siendo un arma popular durante toda la guerra para el combate en lugares cerrados.

Para las fuerzas aerotransportadas alemanas en la II Guerra Mundial fueron desarrolladas una serie completa de armas y un nuevo equipo



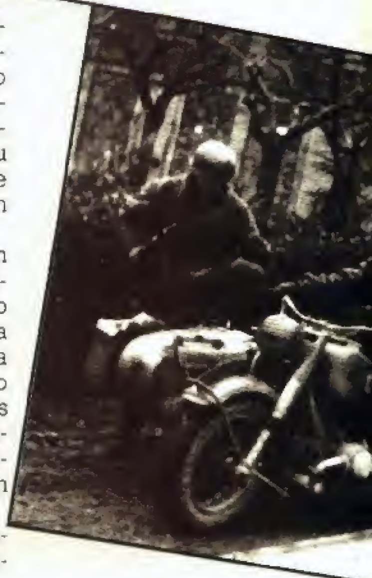
PARACAIDISTAS EQUIPO

Cuando el arma paracaidista alemana comenzó su existencia en junio de 1983, su personal fue armado con las armas estándar del Ejército alemán: el mosquetón Mauser con cerrojo de 7,92 mm, la ametralladora MG 34 de 7,92 mm y el mortero de 80 mm. Sin embargo, debido al diseño particular de los correajes de los paracaídas adoptados por los alemanes —junto con la dificultad de saltar desde el avión Junkers Ju 52 (se requería un salto hacia adelante muy peculiar)— significó que ninguna de estas armas podía ser transportada por los hombres sino que tenían que ser lanzadas en empaques. En consecuencia, el paracaidista estaba desarmado en tierra hasta que podía localizar su empaque.

Para contrarrestar esta limitación potencialmente fatal, se proporcionaron con abundancia pistolas (la pistola Lugger Standard 08), así como el subfusil ametrallador MP 38 que se convertiría en el arma estándar individual para la mayoría de las tropas. La MP38 era un arma muy eficaz para alcances cortos y se distinguía por estar enteramente construida de metal y plástico, con la característica de un culatín abatible en lugar del de madera más pesado. Utilizaba munición parabellum de 9 mm y tenía un cargador de 32 cartuchos, con una velocidad de fuego de 500 disparos por minuto. Por su alto coste de fabricación, en tiempo de guerra la MP38 fue sustituida por la MP40; virtualmente la misma arma que su predecesora, pero más fácil de producir en serie debido a su construcción más sencilla y la utilización de prensas de acero.

En un intento por dotar a los paracaidistas de un arma manejable de más alcance, se hicieron experimentos en una versión plegable del rifle corto Mauser Kar 98. Se desarrollaron dos versiones, una de las cuales disponía simplemente de una bisagra en el depósito, que se podía doblar hacia un lado para quedar adosado al cuerpo del rifle, mientras que surgió un diseño más complicado en que la bisagra estaba en la parte delantera de la cámara, utilizando una junta a bayoneta para bloquear el cañón a la cámara cuando se tenía que hacer fuego.

Estas dos armas se plegaban y podían ser transportadas en el correaje del paracaidista, pero nin-



Un equipo de mortero de los paracaidistas se prepara para disparar una granada hacia las posiciones enemigas durante una ofensiva de invierno en el frente del Este. Abajo: paracaidistas se preparan para cargar empaques de armas en un Ju 52. Cada empaque podía transportar casi 100 kg de armas y municiones.

guna de las dos resultaron satisfactorias desde un punto de vista balístico; o bien se aflojaban en su junta de bisagra o bien la unión con bayoneta perdía gases; por ello nunca llegó a entrar en servicio el rifle Mauser plegable.

Más importante fue la demanda por parte de los paracaidistas de apoyo de fuego de mayor alcance. El mortero estándar de 80 mm debía ser manejado por una escuadra, pero con su alcance de 2.000 m daba a las fuerzas lanzadas desde el aire el medio de responder al inevitable contraataque o para ablandar un objetivo durante la ofensiva. Pero lo que verdaderamente faltaba era un arma de tiro rasante, un arma ligera de campaña que fuera también capaz de enfrentarse con los carros de combate y otros vehículos blindados.

De haber permanecido el asunto en manos del Departamento de Armas del Ejército, las tropas aerotransportadas no habrían tenido nada más que lo que el Ejército les proporcionaba: el cañón contra carro PAK-36 de 37 mm. Mientras que éste era apto contra vehículos ligeramente blindados, usaba un proyectil de alto explosivo muy pequeño haciéndolo por tanto inútil como arma de apoyo general. Pero las tropas aerotransportadas no formaban parte del Ejército sino que pertenecían a la Luftwaffe de la que era jefe Hermann Göring, que controlaba también un poderoso consorcio de compañías de municiones, la Hermann Göring Werke. Más aún, la Luftwaffe no estaba comprendida en el decreto del Ejército referente a armamento y podía —con tal que pudieran obtener las prioridades necesarias en materiales— fabricar lo que deseara para uso propio. Y con un nombre como Hermann Göring para hacer maravillas, las prioridades mágicas se conseguían fácilmente en la Alemania de Hitler de la preguerra.

Durante 1930, Krupp y Rheinmetall, dos fabricantes de armas, habían estado experimentando con armas sin retroceso y para 1938 los dos disponían de prototipos desarrollados. Las tropas aerotransportadas se enteraron, las probaron y eligieron el diseño



Inferior izquierda: paracaidistas alemanes suben a motocicletas con sidecar para contrarrestar al desembarco aliado en Anzio en 1943. Abajo: artilleros paracaidistas cargan un cañón contra-carro bien camuflado durante la lucha en Túnez.

Los alemanes habían comenzado a experimentar con rifles de carga automática a finales de 1930 y un par de modelos —el Gewer 41 y 43— fueron utilizados en el frente del Este; pero ambos eran pesados para el uso y complejos en su fabricación. El FG-42 significó un mayor adelanto sobre estos primeros diseños, aprovechando totalmente los avances adquiridos en otras áreas de fabricación de armas portátiles. Se eliminaron las pesadas culatas y guardamano de manera, reemplazados por moldeados y laminados de acero que podían ser producidos y montados por mano de obra semicualificada. El FG-42 tenía una disposición en línea recta que lo hacía fácil de controlar como rifle para disparar tiro a tiro sujetándolo con una sola mano; pero como arma automática se apoyaba en bípode. Abajo: el conjunto de cargador lateral y cerrojo de la FG-42.



de Rheinmetall. El cañón sin retroceso se basaba en la Ley de Newton sobre la igualdad y la oposición de la acción y la reacción, en su forma más sencilla el arma podía componerse de dos tubos enfrente uno de otro conectados a una cámara única. Un tubo era cargado con el proyectil, el otro con un peso similar de perdigones de plomo y grasa. Cuando la carga central se disparaba, el proyectil y el contrapeso recibían presión en sus respectivos tubos y eran proyectados a velocidades idénticas, el proyectil hacia su objetivo y los perdigones se disparaban simplemente en el aire. Pero puesto que los pesos y velocidades eran iguales, los dos tubos retrocedían la misma cantidad, quedando por tanto el arma en reposo. Esto economizaba peso, pues no había necesidad de un afuste fuerte para aguantar el retroceso, ni de un sistema hidroneumático complicado para absorber la fuerza del retroceso y ahorrar el desgaste del vaivén en el afuste.

La ecuación de igual peso e igual velocidad pudo manipularse más tarde, puesto que era posible tener un contra-peso de la mitad de peso del proyectil pero que se trasladara a doble velocidad. Con tal que el peso × velocidad para el disparo y el contrapeso permanecieran siempre iguales, se anulaba el retroceso. Para perfeccionarlo más, se podía descargar un chorro de gases a velocidad muy alta y todavía equilibraba el peso y velocidad del proyectil.



Arriba: el arma secreta de los paracaidistas en Creta: el LG-40 de 7,5 cm sin retroceso, montado sobre remolque ligero.

El cañón ligero de 7,5 cm (LG 40) —diseñado por Rheinmetall y construido bajo contrato por varios fabricantes— disponía de un cañón rayado corto con cierre de cuña, en la cuña existía un taladro y detrás de este taladro había un venturi (estrangulador) y una salida de gases en forma de cono. El percutor estaba en el centro del taladro suspendido por dos brazos de acero. La vaina constaba de una base de plástico pesado con el estopín en el centro. Al hacer fuego, la base de plástico aguantaba lo suficiente para permitir al proyectil encastrarse en las rayas del ánima y empezar a moverse, después de lo cual se troceaba y permitía a los gases propulsantes salir a través del venturi. El arma podía disparar una granada de 5,5 kg a una distancia de 6.500 m, unas características aceptables para tropas aerotransportadas. Además del proyectil de alto explosivo de 7,5 cm, estaba provisto de una granada perforante contra blindajes.

El LG 40 se utilizó primero durante la invasión de Creta. La capacidad de una fuerza lanzada en paracaídas para desplegar artillería de este calibre y características cogió por sorpresa a los defensores aliados, y los alemanes no perdieron ocasión de utilizarlo. Se inició la producción de una versión a escala del de 7,5 cm; a 10,5 cm, pero con algunas pe-

FG42

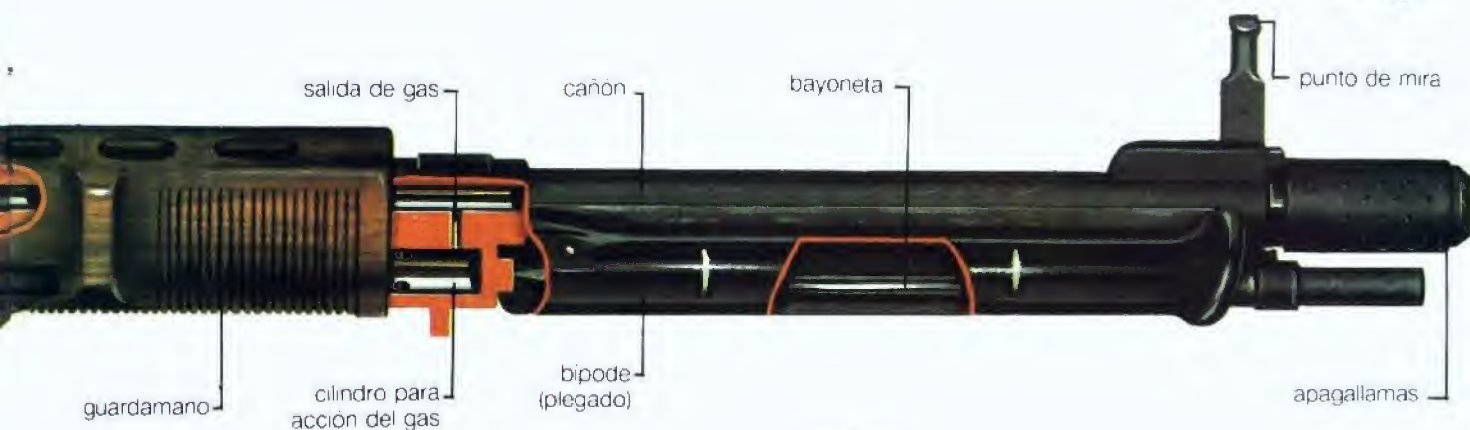


Arriba: las dos secciones separadas del rifle Mauser Kar 98 de los paracaidistas mostrando su unión a rosca completa.

Arriba: paracaidistas alemanes a cubierto protegidos por el fuego de una ametralladora MG 34, corren hacia su punto de reunión inmediatamente después de haber saltado.

Abajo: una vista lateral del Mauser Kar 98 con culata de bisagra.

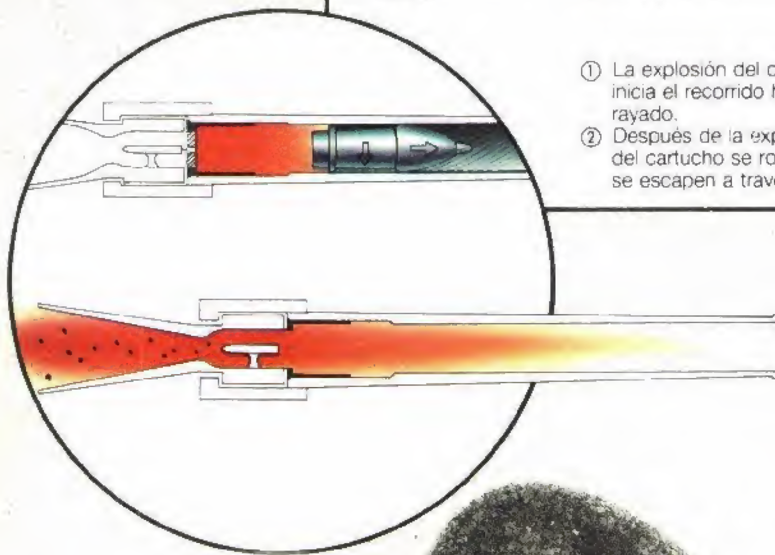




Calibre 7,92
Longitud 94 cm
Peso 4,5 kg
Cargador 20 cartuchos
Cadencia de tiro (cíclico) 750 disparos por minuto (dpm)
Velocidad inicial 762 mps

Cañón sin retroceso LG40





queñas mejoras, y se planeó también producir uno de 15 cm; fue el impacto de este arma el que condujo tanto a los británicos como a los americanos a desarrollar sus propios cañones sin retroceso.

Las fuerzas alemanas que asaltaron Creta no las tenían todas consigo; y una de sus principales quejas era que el fuego de rifle bien dirigido desde el lado de los defensores aliados los dejaba fuera de combate desde distancias a las que sus subfusiles no podían alcanzar. Para resolver este problema los paracaidistas solicitaron que se les dotara de un rifle automático para cada hombre; un rifle ligero y compacto (los paracaidistas deberían saltar con él) que fuera capaz tanto de realizar fuego automático para distancias cortas como tiro a tiro en distancias largas.

En respuesta, el Departamento de Armas del Ejército les ofreció el MP43, un rifle automático ligero,

Abajo: paracaidistas alemanes manejan un cañón contra-carro italiano (recuperado de sus antiguos aliados) durante la lucha cerca de Cassino, a principios de 1944.



Izquierda: paracaidistas alemanes subidos en una motocicleta semi-oruga «Kettenrad» remolcan un cañón sin retroceso hacia el frente. Tanto el Kettenrad como el cañón sin retroceso eran elementos ligeros, ideales para tropas aerotransportadas. Abajo: paracaidistas se protegen detrás de una motocicleta semioruga Sdkfz 25 1 durante la lucha por la ciudad de Roma en septiembre de 1943. El soldado de la derecha lleva un MP-40 colgado de su hombro. Debajo: como parte de las medidas defensivas en Italia, los paracaidistas colocan minas Teller para retardar el avance aliado.

entonces en desarrollo. Podía hacer fuego automático, pero estaba diseñado para utilizar un cartucho corto nuevo, lo que significaba que su alcance máximo sería menor que el del Mauser Largo. Los paracaidistas no estaban preparados para aceptar esto y pedían un largo alcance comparable con el rifle convencional. Más aún, pensaban que un rifle que necesitara munición especial, logísticamente no era bueno.

El suministro de munición era un problema importante para las unidades lanzadas desde el aire y el tener que usar dos clases de munición aumentaría las dificultades. El Ejército no estaba interesado en un arma así y los paracaidistas acudieron de nuevo a la Luftwaffe; hicieron su petición a través de este canal consiguiendo la aprobación. A mediados de 1942, la Rheinmetall tenía un prototipo listo para pruebas; de hecho, ocho compañías habían hecho lo propio pero sólo el diseño de la Rheinmetall fue considerado digno de seguir adelante con él.

El arma, el Fallschirmgewehr 42 (FG 42) fue un buen diseño, basado en principios contrastados. Funcionaba por medio de gas y el mecanismo de cierre estaba diseñado de tal forma que para el fuego tiro a tiro el cierre cerraba y bloqueaba sobre el cartucho y después de cada disparo un nuevo cartucho se introducía en la recámara y quedaba listo para hacer fuego de nuevo; sin embargo, cuando se seleccionaba el tiro automático, el cierre permanecía abierto después de soltar el disparador, para que el aire pudiera pasar a través del cañón y la recámara para refrigerarlos entre un disparo y otro. Gran parte del rifle fue fabricado de acero moldeado, mientras que para la culata y el guardamano se utilizaba madera laminada o plástico.

El FG 42, aunque técnicamente resultó un éxito, era un arma difícil de utilizar. Debido a su ligereza (4,5 kg), la potencia del cartucho de 7,92 mm le imprimía un fuerte retroceso y era francamente difícil de controlar en tiro automático. El FG 42 se utilizó por primera vez en la incursión con éxito para liberar a Mussolini en septiembre de 1943, pero como solamente se fabricaron 7.000, lo que hizo fue completar el armamento de los paracaidistas alemanes en vez de sustituirlo.

Una vez en tierra los paracaidistas se convertían en soldados de infantería, por lo que necesitaban algún medio de transporte motorizado si se quería que actuaran con eficacia. Mientras que de momento se confiaba en que los paracaidistas utilizaran cualquier vehículo de los que encontraran en tierra, se pusie-





ron los medios para dotarles de vehículos ligeros que podían ser transportados por planeadores o aviones de transporte una vez estuviera asegurado un pasillo aéreo. El Kübelwagen era un coche sencillo de cuatro ruedas lo suficientemente duro para soportar las condiciones adversas del campo de batalla. Una variante posterior —el Schwimmwagen— tenía posibilidades anfibias y tracción opcional a las cuatro ruedas, lo que lo hizo un vehículo muy versátil. Las motocicletas con sidecar fueron muy utilizadas por los paracaidistas alemanes especialmente para fines de reconocimiento, a pesar de su limitada movilidad campo a través.

Algo digno de destacar de entre el equipo paracaidista fue el Sdkfz 22 Kleinkettenrad, una motocicleta semioruga, con medio bastidor de motocicleta como parte delantera. Entre las cadenas se hallaba el motor y la transmisión, mientras que encima de este conjunto estaban los asientos y el departamento de equipaje. El conductor se sentaba en un sillín y conducía por medio de palancas, aunque la tracción se transmitía a través de una caja de cambio de cinco velocidades y un diferencial a las cadenas. El Sdkfz 22 podía transportar 350 kg y arrastrar hasta 450 kg en un pequeño remolque.

A medida que la guerra avanzaba, a las unidades paracaidistas alemanas se les asignó un papel de infantería de élite y, en consecuencia, ya no tuvieron más necesidad de nuevo equipo y armamento aerotransportable.

Abajo: paracaidistas alemanes esperan la llegada de refuerzos aerotransportados durante la invasión de Noruega en 1940. Un avión de transporte Ju 52, el caballo de transporte de las fuerzas aerotransportadas alemanas en la II Guerra Mundial, vuela por encima de sus cabezas. Derecha: un paracaidista alemán completamente equipado para operaciones aerotransportadas. Como características notables en el equipo del paracaidista figuran la gabardina, botas de saltar de cierre lateral y casco de paracaidista con doble cinta de mentón.



El entrenamiento para el Regimiento Paracaidista británico implica poseer resistencia, fuerza moral e iniciativa; pero de quienes lo intentan, más de la mitad no consiguen hacerse merecedores de la ansiada boina roja

En los años que siguieron a la II Guerra Mundial, las divisiones aerotransportadas británicas fueron disueltas gradualmente. En julio de 1948, la unidad aerotransportada que sobrevivía, la 2.ª Brigada Paracaidista, fue redesignada 16.º Grupo Independiente de la Brigada Paracaidista. En su seno, los tres batallones del Regimiento Paracaidista (numerados 1, 2 y 3) fueron desposeídos de sus subunidades originales, de forma que el viejo 4/6.º Para. se convirtió en el 1.er Para., el 5.º Para. (Escocés) fue sustituido por el 2.º Para. y el 7.º Para. pasó a ser el 3.er Para. En 1960, el grupo fue rebautizado 16.º Grupo de la Brigada Paracaidista y en 1968 se trasladó a la base actual del Regimiento Paracaidista, en Aldershot.

La actuación del Regimiento en la guerra de las Malvinas reforzó la idea de que Gran Bretaña necesitaba aún una fuerza aerotransportada. Utilizados como infantería de élite, los dos batallones desple-



Un cabo paracaidista informa al jefe de su sección durante unos ejercicios de combate urbano.

LOS BOINAS ROJAS BRITANICOS

gados en las islas combatieron con gran distinción en Ganso Verde, Monte Longdon y Wireless Ridge. Varios factores contribuyeron al éxito de los paracaidistas, incluidas la alta calidad de sus mandos y la eficacia de sus armas de apoyo. Sin embargo, un factor crucial fue la calidad del entrenamiento de los paracaidistas británicos. El derecho a llevar la boina roja no se obtiene fácilmente y el hombre que la luce ha padecido antes un duro entrenamiento que le ha convertido en un soldado profesional.

El Regimiento Paracaidista requiere que todos sus reclutas potenciales tengan tres cualidades principales: determinación, capacidad física e iniciativa. La criba inicial de reclutas se realiza en Sutton Coldfield, donde los candidatos son objeto de unas pruebas para determinar sus cualidades físicas y mentales: los resultados se califican de uno a cinco: se exige una nota mínima de tres para que el aspirante sea trasladado a Aldershot.

Superar la selección de Sutton Colfield no significa necesariamente la aceptación directa en el curso de Aldershot, donde se obtiene el derecho a llevar la boina roja. En Aldershot los reclutas son objeto de un examen médico que nada tiene que ver con las pruebas físicas realizadas en Sutton Cold-



Si los paracaidistas deben mantener su grado de preparación, es necesario someterlos a constantes y exigentes programas de instrucción en combate. Abajo: preparados para emplear su ametralladora en unas maniobras. La munición es de instrucción y la boca del arma lleva una bocacha que permite el fuego automático. El fusil SLR del soldado en segundo plano está equipado con una bocacha similar, pintada de amarillo. Izquierda: un instructor encabeza una columna de reclutas. Derecha: el arduo entrenamiento se convierte en realidad en las calles de Belfast, donde los soldados británicos deben estar preparados para reaccionar rápidamente y de la forma más oportuna ante situaciones complejas y cambiantes.

field. El programa de entrenamiento de los paracaidistas, de 22 semanas, exige mucho de la capacidad física, de modo que los médicos eliminan a quienes no llegan a cierto nivel o a los afectados por antiguas heridas o enfermedades que podrían reproducirse o agravarse con el esfuerzo.

Esa primera semana se rechaza un 10 por ciento de los aspirantes. Quienes superan las pruebas son considerados sólo como físicamente capaces de completar el curso de entrenamiento. Ahora falta ver si estos hombres tendrán la suficiente preparación mental para aguantar cuando sean probados al límite de su resistencia. En el fondo, es la determinación personal el factor clave en la obtención de la boina roja.

Tras llegar a Browning Barracks, en Aldershot, los reclutas pasan la primera semana en un curso de orientación y familiarización, y reciben su uniforme y equipo. Conocen a sus instructores y son sometidos a una breve prueba física que revelará sus condiciones y el grado de preparación obtenible. La primera semana es el primero de muchos períodos de selección.

Durante la primera y segunda semanas en Aldershot, los aspirantes sufren la transición más difícil de todas, el cambio de la vida civil a la militar. Los hábitos militares son inculcados en los reclutas desde el principio. Estos se encuentran de pronto en un mundo en el que no existe la vida privada. El corte de pelo, el uniforme, el aseo y la disciplina son esen-



MARCHA DE COMBATE

De las dos marchas de combate que deben realizar los reclutas de la Compañía P, la de 15 millas (24 km) es la más odiada. La fatiga, los calambres y las heridas pueden llevar al fracaso en esta dura prueba física, mientras que el éxito en ella dependen de la resistencia, la preparación psicológica y la determinación. En tales marchas, el equipamiento comprende las botas DMS, uniforme de combate, el fusil de asalto, las mochilas Bergen de 15 kg y los correajes de tela modelo 1958. El objetivo es que esa distancia se cubra en menos de dos horas y quince minutos. Estas marchas recrean las condiciones de combate y su misión es probar la resistencia individual de los hombres. El paracaidista debe confiar en sus piernas como principal medio de transporte por tierra. El valor de este entrenamiento riguroso quedó reflejado en la actuación del Regimiento Paracaidista en la guerra de las Malvinas donde, a pesar de las dificultades del terreno, la instrucción recibida permitió a los paracaidistas ejecutar feroces asaltos después de cubrir largas marchas. La velocidad con que alcanzaron sus objetivos les granjeó el respeto del enemigo.





El entrenamiento de los reclutas del Regimiento Paracaidista consiste en varias fases, pero un tema constante es el desarrollo de una preparación física de alto nivel. Abajo: un instructor manda una formación de nuevos reclutas, todavía con los nombres cosidos en las camisetas, en una marcha campo a través. El Trainasium es un curso en el que los reclutas adquieren confianza en sí mismos moviéndose casi siempre sobre obstáculos situados a 10 m del suelo. Extremo izquierdo: un recluta trepa por una escala de cuerda en el Trainasium. Fotografía principal: el salto de una plataforma a otra entre los árboles del Trainasium exige valor y unos nervios de acero.



ciales, debe compartir un dormitorio con otros hombres, andar marcialmente, saludar a sus superiores y no puede cruzar los brazos ni meter las manos en los bolsillos. Se exige que se afeite cada día, dos veces si es necesario, que su ropa esté siempre limpia y que su equipo se mantenga en orden de revista. El suelo de la compañía debe brillar, así como los retretes.

El cambio repentino de la relativamente relajada vida civil al sistema de vida militar tiene dos resultados importantes. En primer lugar prepara al recluta para el entrenamiento que va a seguir, y segundo inculca en los jóvenes un irrevocable sentido de disciplina. En poco tiempo, el recluta se acostumbra a obedecer, sin rechistar, órdenes que a simple vista pueden no tener sentido, pero ello es vital en combate, donde la disciplina es un factor clave de la supervivencia.

En la tercera y cuarta semanas el ritmo del curso comienza a incrementarse. Al concluir la tercera semana, el recluta experimenta su primer período de vida en el campo, en las maniobras «Aguila de Acero». Aprende cómo construirse un refugio frente a los elementos con su poncho reglamentario y unas cuerdas elásticas, prueba las primeras raciones de combate y aprende a cocinarlas con medios de fortuna, practica la lectura de mapas y planos, así como las técnicas básicas de patrulla y camuflaje. De vuelta al campamento, tras cuatro días en el campo, pasará la cuarta semana limpiando su equipo y aprendiendo los rudimentos de la historia del regimiento.

En ese momento el recluta pasa por un examen sobre cuestiones de equipo e historia regimental. Aprobarlo significa un primer paso hacia la selección final y que el recluta pueda comenzar a pasearse libremente cuando no tenga nada que hacer, así como el derecho a disfrutar del primer y único permiso de fin de semana que se le concederá durante todo el curso.

En las semanas quinta y sexta el ritmo del curso vuelve a acrecentarse, y se pone todavía mayor énfasis en la resistencia de los reclutas a medida que éstos se aproximan a su primera prueba importante, conocida como «Gales Básico». Este elemento del curso tiene lugar en la semana séptima en Sennybridge, en las Brecon Beacons. Es una semana de duros ejercicios físicos en la que el recluta aprende tácticas de pelotón, de asalto, de patrulla y de despliegue defensivo. Recibe instrucciones de operaciones nocturnas, emboscadas, vigilancia, lectura de mapas y planos y rudimentos del tratamiento médico de heridas de bala y fracturas.

La semana culmina con la peor prueba física, una marcha de 22 km a la carrera, equipados los reclutas con el uniforme de combate, la mochila y el armamento. Entonces los instructores realizan su primera selección de aspirantes. Quien no haya superado la prueba puede ser reasignado, enviado a repetir parte del curso o bien aconsejado de que el curso no es para él y que puede ejercer su opción de retirarse.

Los reclutas pasan entonces las semanas de la octava a la onceava dedicados a la instrucción de armas. Naturalmente, no se interrumpen las carreras ni las marchas. Los reclutas llegan a conocer sus armas a fondo, a montarlas y desmontarlas rápidamente, a estar preparados para contingencias tales como la rotura de un percutor en pleno combate. Las armas incluidas en esta fase son los fusiles de asalto, los subfusiles, las ametralladoras y la pistola Browning de 9 mm. Se da instrucción en armas colectivas como el mortero de 50 mm, el arma ligera contracarro (LAW) de 66 mm y el arma media contracarro (MAW) de 84 mm. En algunos casos se utiliza munición cebada, aunque el número de proyectiles MAW está limitado por su coste, unas 500 libras esterlinas cada uno. Mientras, se intensifica el entrenamiento físico con carreras campo a través y cursos de asalto. Al acercarse a la semana 12, los reclutas son introducidos al *«trainasium»*, un sistema de pasarelas y obstáculos situados a unos 10 m de altura. El primer contacto con el *trainasium* conduce a las pruebas más duras del curso, conocidas como «Compañía P».

La Compañía P tiene como misión probar el coraje del recluta, sus aptitudes militares y su resistencia bajo fuertes presiones

La Compañía P sirve, sobre todo, para evaluar el coraje, las aptitudes militares y la resistencia del recluta sometido a presión. Durante la semana duodécima, el recluta soporta duras pruebas físicas, a cuya conclusión recibe una serie de puntos según su rendimiento. La Compañía P es sin duda el cenit del programa de instrucción y superarla con éxito asegura prácticamente el acceso a las codiciadas filas del regimiento. Pero ningún recluta debe creer que triunfar en la Compañía P supone su aceptación automática, pues ello no será definitivo hasta que haya realizado su último salto en la escuela de entrenamiento paracaidista de Brize Norton.

La Compañía P comprende dos marchas de 16 y 24 km, con todos los pertrechos, que deben cubrirse en 1 hora 45 minutos y en 2 horas 15 minutos respectivamente. Además, debe realizarse una carrera de 4 km en 15 minutos y otra de 11 km, con un peso muerto de 80 kg, en 1 hora y 5 minutos. Otras pruebas incluyen lucha (un minuto de boxeo a estilo libre con un oponente preseleccionado), equitación, un curso de asalto (el circuito de 135 m debe cubrirse tres veces en menos de siete minutos) y, finalmente, la prueba en el *trainasium*. Este constituye la mayor prueba de nervios del curso, con la que los instructores pretenden descubrir si el recluta servirá para lanzarse al vacío desde un avión volando a gran altura. Al acabar la semana los instructores tienen una visión completa de las aptitudes de los reclutas, quienes, tras haber superado la Compañía P, están preparados para llevar la boina roja.

Después de la Compañía P, los reclutas restantes son enviados a las Brecon Beacons para otras tres semanas de instrucción en el campo, un período conocido como «Gales Avanzado». Mientras que hasta ahora se ha puesto especial hincapié en el desarrollo de las aptitudes individuales, a partir de este momento se insiste en la conjunción de esos conocimientos a fin de crear una unidad de combate eficiente.

La primera semana del Gales Avanzado tiene lugar en el polígono de tiro, donde se practican las técnicas de maniobra y disparo. Muchos de los ejer-

LAS FUERZAS AEROTRANS-PORTADAS BRITANICAS

La historia de las fuerzas aerotransportadas británicas comienza en junio de 1940, en que Churchill requirió del general sir Hastings Ismay la creación de un cuerpo paracaidista. Las primeras fuerzas que comenzaron a entrenarse en el salto en Manchester procedían del recién creado 2.° Comando y el 13 de julio realizaron su primer lanzamiento, desde bombarderos Whitley modificados.
El entrenamiento de salto de los comandos, supervisado por el comandante John Rock, debía servir para completar sus cursos de infantería. Más tarde, todos los voluntarios de las unidades de comandos y paracaidistas hubieron de superar un curso básico muy exigente antes de ser aceptados. El 21 de noviembre, los efectivos del 2.° Comando fueron rebautizados 11.° Batallón del Servicio Aéreo Especial. Este entró en acción en febrero de 1941, cuando 31 hombres se lanzaron sobre Italia y destruyeron el acueducto de Tragino (operación «Colossus»). Aunque no pudieron evitar ser capturados, esa acción afectó a la moral de los italianos y demostró la preparación de los paracaidistas británicos. Se ordenó la expansión de estas fuerzas y en septiembre de 1941 se creó la 1.ª Brigada Paracaidista al mando del teniente coronel Richard Gale. Esta unidad realizó en febrero de 1942 la incursión contra la estación de radar de Bruneval (operación «Biting»). La invasión alemana de Creta mostró la necesidad de una división aerotransportada completa y desde ese momento las fuerzas paracaidistas británicas comenzaron a crecer numéricamente y a ganar reputación, tanto entre el enemigo como entre los propios Aliados. De sus acciones en la II Guerra Mundial, ninguna fue tan memorable como la operación «Market Garden», en la que se perdió casi toda la 1.ª División Aerotransportada en un intento por tomar el puente que cruzaba el Rin por Arnhem.



Si bien las Malvinas demostraron la preparación de los paracaidistas como simples infantes, el salto es todavía parte esencial de la instrucción del regimiento. Derecha: prácticas de sujeción de los arneses. Abajo, derecha: de camino a la zona de lanzamiento. Abajo: preparados para el salto. Fotografía principal: paracaidistas británicos se lanzan desde transportes Hércules durante unas maniobras.





cicios se realizan con fuego automático real a fin de que los reclutas adquieran un primer contacto con las condiciones de combate. La segunda semana en las Brecon Beacons se centra en las tácticas defensivas, y la tercera en la mejora de los sistemas básicos de patrulla.

Tras completar el Gales Avanzado, los reclutas se disponen a completar su instrucción paracaidista en sí. De la semana 16 a la 19, son enviados a la Escuela de Entrenamiento Paracaidista de Brize Norton, en Oxfordshire, donde tendrá lugar un curso mensual de paracaidismo. Los primeros días el entrenamiento se realiza en el hangar del centro, donde se emplean unos simuladores para enseñar las técnicas correctas de salto, en un primer momento en el suelo y con el tiempo desde una plataforma fijada a 7 m del mismo. Aunque este período es tan importante como todos los anteriores, la atmósfera que se respira en esta base de la RAF es relativamente relajada, ambiente roto solamente por la presencia de los instructores del Regimiento Paracaidista.

En la segunda semana en Brize Norton, el entrenamiento se realiza al aire libre. Los hombres realizan saltos automáticos simulados desde la Torre (una estructura parecida a una grúa) y practican descensos rápidos mediante un sistema de cables conocido como Entrenador de Salida. A continuación llega el momento de la verdad, la ejecución de los primeros saltos desde un globo cautivo situado a una altura de 240 m. En la última fase de este período se realizan ocho saltos desde un avión volando a 300 m, uno de ellos de noche; el último salto es desde los 250 m, pero con todos los pertrechos de combate. Los reclutas que superan esta fase se hacen acreedores de la insignia (las alas) del Regimiento Paracaidista y el curso en Brize Norton concluye con la ceremonia oficial de entrega de tales distintivos.

Durante la semana 20, cuando los reclutas han regresado a Aldershot, se procede a repasar todo lo aprendido con vistas a la parada que tendrá lugar en la base del regimiento. La semana 21 se pasa en la meseta de Salisbury, en las maniobras «Ultimo Obstáculo», que incorporan varios lanzamientos en zonas de combate simuladas, algunos de ellos de noche. Después la unidad regresa a Aldershot, lo que supone la conclusión del curso y la admisión de los reclutas en el Regimiento Paracaidista.

Por lo general, sólo un 45 por ciento de los reclutas iniciales han conseguido terminar el curso, lo que indica la eficiencia del proceso de selección y la exigente naturaleza del mismo. El Regimiento Paracaidista concentra su programa en el desarrollo de la resistencia física y mental. Por encima de todo, se pone especial acento en la velocidad y el despliegue rápido, características que se pusieron de manifiesto en la guerra de las Malvinas, donde las fuerzas argentinas se vieron desbordadas, principalmente, por la inflexible determinación de los batallones paracaidistas en su intento de asegurar sus objetivos en el menor tiempo posible.







LA 13.ª DIVISION DE LA GUARDIA

**La formación de lo que sería la 13.ª División de la Guardia comenzó a partir del 3.er Cuerpo Aerotransportado y, tras sufrir fuertes pérdidas, fue reconstituida como 87.ª División de Infantería. En mayo de 1942, después de que de nuevo padeciese graves bajas durante la fracasada ofensiva soviética de primavera, recibió el codiciado título de la «Guardia». Las pérdidas en esta ofensiva supusieron que, en Stalingrado, la 13.ª de la Guardia estuviese integrada por bastante personal poco fogueado, pues el mando soviético acostumbraba a mantener a las unidades en primera línea hasta que casi estaban exhaustas. Pero en Stalingrado no había otras opciones y la 13.ª de la Guardia fue enviada a intentar, desesperadamente, contener el avance alemán. A pesar de su relativa falta de experiencia y de un bajo nivel de instrucción, la 13.ª de la Guardia se comportó heroicamente en Stalingrado. De hecho, los soldados soviéticos prácticamente no tenían más alternativa, pues poca clemencia podían esperar de los alemanes si eran hechos prisioneros, pero la fuerza del patriotismo en el Ejército Rojo tampoco puede desdeñarse. Además, el elevado índice de bajas supuso que en ocasiones algunos oficiales de baja graduación accediesen al mando de unidades considerablemente grandes, situación que en la práctica acostumbró a dar buenos resultados. Puede decirse que en una combinación de desesperación, patriotismo y ambición hizo de la 13.ª de la Guardia un elemento vital en la defensa de Stalingrado.
(Arriba: el emblema de la Guardia.)**

ESTALINGRADO

Cuando el Sexto Ejército alemán se acercó a Stalingrado en 1942, la 13.ª División de la Guardia del Ejército Rojo se desplegó para cortar el avance alemán y protagonizó uno de los episodios más relevantes de la historia militar moderna

En la tarde del 15 de septiembre de 1942, durante la fase más crítica de la batalla de Stalingrado, el general Vasili Ivanovich Chuikov, comandante del 62.° Ejército soviético, dejó su cuartel general (conocido como el *búnker* Tsaritsyn) para comprobar personalmente el curso de la lucha. En la calle Pushkinskaya, o al menos en lo que quedaba de ella tras semanas de continuos combates, Chuikov encontró un joven oficial. «Teniente, ¿dónde están sus hombres?», le preguntó. «Ah, ahí están. Tengo un trabajo para usted. Es necesario echar a los alemanes de la estación. ¿Está claro?».

El oficial, el teniente Anton Kuzmich Dragan, reunió a sus hombres y se dirigió a la estación central de ferrocarril para cumplir la orden de Chuikov. Cuando su unidad, la 1.ª Compañía del 1.er Batallón del 42.° Regimiento de Infantería de la 13.ª División de la Guardia, desapareció entre el polvo y el humo de la ciudad en ruinas, perdió el contacto con el estado mayor de Chuikov, y no fue hasta mucho después de haber acabado la guerra que el general supo que esa unidad no había sido simplemente aniquilada, como tantas otras, en los duros combates por el control de la estación durante los cruciales días de mediados de septiembre.

La estación había cambiado varias veces de manos desde que el Ejército alemán entró en Stalingrado el 23 de agosto. Cuando los hombres de Dragan pasaron al asalto entre las ruinas, los defensores alemanes se retiraron, convencidos posiblemente de que se enfrentaban a un gran contingente soviético. Pero, tras reconocer su error, los alemanes contraatacaron varias veces durante la noche y fueron rechazados cada vez por la compañía de Dragan. Con las primeras luces del 16 de septiembre, el cielo comenzó a llenarse de los odiados bombarderos en picado alemanes JU 87 Stuka y la estación fue alcanzada por centenares de bombas, a las que siguió un pesado bombardeo artillero. El interior de la estación era un infierno, pero aun así la infantería alemana no pudo expulsar a los soviéticos de sus posiciones entre los escombros.

Los alemanes utilizaban un edificio, conocido por los hombres de Dragan como la «factoría de clavos» por el gran número de ellos que había allí, como base de partida para sus repetidos ataques contra la estación. Dragan decidió contraatacar y, con la cobertura de fuego de morteros, sus hombres asaltaron la factoría de clavos. Consiguieron tomar uno de los talleres, pero en la desesperada lucha cuerpo a cuerpo con las tropas alemanas que controlaban el resto del edificio se produjo un alto número de bajas por ambas partes.

No sólo la compañía de Dragan, sino todo el 1.er Batallón estaba siendo diezmado por los alemanes. El número de bajas entre la oficialidad era enorme y el 17 de septiembre el teniente Fedoseyev tomó el mando del batallón cuando su predecesor, el teniente Chervyakov, herido varias veces, fue evacuado a la ribera oriental del Volga.

Dentro de la factoría de clavos se libraban combates intensos y despiadados por la posesión de una habitación o una escalera. Ambos bandos usaban granadas, cuchillos, las culatas de los fusiles y las palas. Las reservas de munición de los soviéticos eran desesperadamente bajas, pero el principal problema de los soviéticos era la falta de agua. En un intento de aplacar su sed, los hombres del Ejército Rojo reventaron las cañerías, pero éstas estaban totalmente secas y los heridos siguieron atormentados por la sed mientras la batalla avanzaba y retrocedía.

El 21 de septiembre, un ataque alemán cortó el



batallón soviético en dos. Fedoseyev y su plana mayor fueron barridos en un combate cuerpo a cuerpo cuando el mando del batallón resultó cercado. Ahora al mando de Dragan, el resto del batallón comenzó a replegarse hacia el río, disputando cada metro de terreno. Sin embargo, lo que quedaba de la compañía de Dragan quedó totalmente aislada y los aviones y carros alemanes comenzaron a machacar las ruinas de un edificio de tres plantas en la confluencia de las calles Krasnopiteskaya y Komsomolskaya al que se había retirado. Dragan resistió durante otros cuatro días, pero en la mañana del 25 de septiembre sólo quedaban con vida él y otros 10 hombres. La noche anterior un teniente y un soldado habían huido y, al alcanzar la otra orilla del Volga, informaron que Dragan y todos sus hombres habían muerto. Pero en realidad los supervivientes continuaban luchando.

Dragan gastó la última cinta de 250 cartuchos de la ametralladora pesada cuando una sección de soldados alemanes atacó directamente su posición guiada por un soviético capturado. El pobre prisio-



Izquierda: tropas soviéticas ocupan una trinchera tomada anteriormente por los alemanes (nótese el casco en la parte izquierda). Derecha: soldados soviéticos avanzan entre las ruinas de Stalingrado. Derecha, arriba: los protagonistas de la defensa de la ciudad. De izquierda a derecha, el jefe de estado mayor del 62.° Ejército, N. I. Krylov; el comandante del 62.° Ejército, general Chuikov; el oficial de estado mayor K. A. Gurov; y el general de división Rodimtsev, comandante de la 13.ª División de la Guardia.

LUCHA CALLEJERA

El general Vasili Chuikov, comandante del 62.° Ejército soviético en Stalingrado, era un experto en los combates en áreas edificadas. Gran parte de su experiencia la había adquirido durante los meses que siguieron a la invasión alemana de la URSS y ahora tenía muy claras las ideas sobre los mejores métodos de atacar los puntos fuertes del enemigo:

«Acercarse a las posiciones del enemigo: avanzar gateando y aprovechando los cráteres y las ruinas; excavar las trincheras de noche y camuflarlas de día; realizar los preparativos para el ataque de forma sigilosa, sin hacer ruido; llevar el subfusil y diez o doce granadas de mano.

»Entrad siempre en las casas con las granadas a mano; ambos debéis ir con la impedimenta esencial, tú sin la mochila y la granada sin el seguro; primero la granada y tú después; recorred toda la casa, siempre precedidos por las granadas.

»Existe una norma estricta: moveos sin apreturas. A cada paso acecha el peligro. No hay alternativa: una granada a cada rincón de la habitación y después adelante. Una ráfaga de subfusil sobre todo lo que quede; un trecho más, otra granada, después otra. Otra habitación, una granada. Saturad con los subfusiles. Y adelante.

»En el interior del edificio el enemigo puede contraatacar. No os preocupe. Tenéis la iniciativa y ellos están en vuestras manos. Actuad de la forma más implacable con las granadas, los subfusiles, los cuchillos y las palas. Combatir en los edificios no es agradable. Estad preparados para lo inesperado. Mucho ojo.»

Subfusil PPSh41

alza
ranura de
muelle recuperador y varilla guía
pieza amortiguadora
cajón de mecanismos
culata
disparador
guardamonte
selector

Arriba: la principal arma individual del Ejército Rojo, el robusto y fiable subfusil PPSh41. Diseñado por Georgi Shpagin (de ahí las letras «Sh» de la designación), el PPSh41, que en la ilustración aparece con su característico tambor de 71 cartuchos, fue producido en cantidades enormes y llegó a equipar a unidades enteras, dotadas por tanto de una gran potencia de fuego a corta distancia. Se cree que se fabricaron cinco millones de ejemplares en la URSS durante la II Guerra Mundial, a los que deben sumarse los otros millones de unidades producidos a partir de 1949 por los chinos, de la versión Tipo 50.

nero pagó bien cara su valiente actuación una hora más tarde, cuando fue asesinado de un tiro en la nuca a la vista de Dragan y sus hombres.

Repentinamente, los soviéticos oyeron el fragor de la aproximación de carros y, convencido de que estaba a punto de morir, el soldado Kozhushko garrapateó con su cuchillo en una pared: «Aquí lucharon y murieron por su país los guardias de Rodimtsev». Los primeros proyectiles alemanes provocaron el colapso de la estructura del edificio y la minúscula guarnición soviética quedó enterrada. Dragan perdió el conocimiento y cuando lo recuperó se encontró que era extraído de una pila de escombros por el soldado Kozhushko. Habían quedado seis supervivientes en los sótanos del edificio y tuvieron que abrirse paso hacia la superficie con sus propias manos.

Kozhushko saltó hacia adelante y apuñaló a un centinela alemán

Cuando emergieron, la noche había caído y estaban protegidos por la oscuridad. Kozhushko, el más ileso de todos, salió a reconocer el área y cuando regresó, una hora después, informó que aquello estaba infestado de patrullas alemanas y que la orilla occidental del Volga estaba siendo minada. Los soviéticos decidieron abrirse paso como fuese, pero al salir quedaron atrapados por la luz de la luna y, sorprendidos por una patrulla alemana, hubieron de regresar a su escondite. Cuando las nubes oscurecieron la luna, volvieron a intentarlo. Una vez más se vieron obstaculizados. Kozhushko saltó hacia adelante y apuñaló a un centinela alemán, le quitó el capote, se lo puso y avanzó hacia un segundo centinela. Este no sospechó del soviético disfrazado y fue también acuchillado. Dragan y sus hombres atravesaron unas vías de ferrocarril, una zona minada y llegaron al Volga. Tras calmar su sed en las heladas aguas, construyeron una almadia y se dejaron llevar por la corriente hasta una isla, donde fueron rescatados por unos artilleros soviéticos.

Este episodio es uno de los muchos ejemplos de las graves pérdidas que padecieron las unidades de la 13.ª División de la Guardia durante septiembre de 1942 en el sector central de Stalingrado. La 13.ª de la Guardia había sido asignada al Frente de Stalingrado procedente de la reserva central del Ejército soviético el 9 de septiembre, dos semanas y media después del inicio de la batalla.



dad palanca de armado y seguro

cañón

camisa del cañón

punto de mira

pasador de articulación del cañón

casquillo (parcialmente extraído)

palanca de liberación del cargador

gador de tambor

Calibre: 7,62 mm
Longitud: 84,2 cm
Peso (con el cargador lleno): 5,3 kg
Alimentación: tambor de 71 cartuchos o cargador de petaca de 35 cartuchos
Cadencia de tiro automático: de 90 a 100 dpm
Velocidad inicial: 500 m por segundo
Alcance máximo efectivo: 200 m

El 8.° Cuerpo Aéreo alemán había realizado un devastador bombardeo de la ciudad el 23 de agosto. Ese mismo día se entregaron armas y municiones a los obreros de las factorías de Stalingrado, con la consigna de que las defendiesen. Esa tarde, el 79.° Regimiento de Granaderos Panzer entró en el suburbio de Spartanovka y el 24 de agosto la factoría de tractores situada en el suburbio septentrional fue objeto de un bombardeo implacable.

Stalin rechazó las propuestas de evacuación masiva de los civiles de la ciudad amenazada y, por el contrario, instruyó a sus defensores a una lucha sin cuartel que iba a ser decisiva en el curso de la guerra. A finales de agosto y principios de septiembre, la situación en el interior de Stalingrado se tornó cada vez más crítica y el 12 de septiembre tanto Hitler como Stalin se reunieron con sus respectivos comandantes. El general Friedrich von Paulus, al mando del Sexto Ejército alemán, recibió la orden de lanzar una ofensiva generalizada para capturar la ciudad el 15 de septiembre, mientras que, en el bando soviético, los generales Zhukov y Vasilievsky recibieron el encargo de preparar los planes que más tarde iban a convertirse en la contraofensiva soviética de noviembre de 1942 y en la aniquilación del Sexto Ejército. Como medida inmediata, Stalin ordenó que la 13.ª División de la Guardia, con unos efectivos de 10.000 hombres y mandada por el general de división Alexander Ilyich Rodimtsev, un veterano de la Guerra Civil española y Héroe de la Unión Soviética, cruzase el Volga por Stalingrado con la misión de detener el avance alemán a cualquier precio.

La división de Rodimtsev comenzó a ser cañoneada a raíz de que un proyectil incendiase una barcaza próxima a su punto de embarque

Concentrada en un bosque de pinos situado en la orilla oriental del Volga durante la noche del 14 al 15 de septiembre, la división de Rodimtsev comenzó a ser cañoneada a raíz de que un proyectil incendiase una barcaza próxima a su punto de embarque y que iluminó toda la zona facilitando la tarea de los artilleros enemigos. Rodimtsev ordenó el cruce inmediato y la primera unidad que lo realizó fue el batallón del teniente E. P. Chervyakov.

Los Guardias cruzaron el Volga bajo el fuego alemán y, cuando estaban cerca de la orilla occidental, saltaron al agua y la alcanzaron casi a nado. Una vez en tierra, se enfrascaron directamente en la batalla que se libraba por la posesión de la estrecha franja de ciudad todavía en manos del Ejército Rojo. Los Guadias relevaron a la unidad del NKVD (fuerzas de seguridad) del coronel Petrakov, que estaba a punto de lanzar un contraataque contra un reducto alemán situado en el edificio del banco estatal. En una

Abajo: tropas soviéticas avanzan cautelosamente en el interior de una de las factorías de Stalingrado. Los soviéticos emplearon estos edificios como «rompeolas» contra los alemanes; en los combates por la «factoría de clavos» a mediados de septiembre de 1942, los hombres de la 13.ª División de la Guardia lucharon hasta el último cartucho para detener el avance alemán.



desesperada lucha cuerpo a cuerpo, la 13.ª de la Guardia estableció una pequeña cabeza de puente, pero no pudo establecer posiciones defensivas y se vio forzada a librar una fluida batalla por el control de algunos de los edificios que dominaban el sector.

Al amanecer del 15 de septiembre, los bombarderos en picado alemanes cortaron la posible llegada de más unidades de la división, pero las que ya estaban en liza (los Regimientos 34 y 39, así como el 1.er Batallón del 42.º Regimiento) se prepararon para expulsar a la 71.ª División de Infantería alemana de la estación central y a la 295.ª División de Infantería de las importantes alturas de Mamayev Kurgan, una colina al norte del centro urbano. En la mañana del 15 de septiembre, la 13.ª de la Guardia había tomado ya la falda baja de la cota, pero la cumbre seguía en manos alemanas.

Al amanecer del día siguiente, tras diez minutos de cañoneo soviético, el 42.º Regimiento se lanzó montaña arriba. Treinta hombres al mando del teniente Vdovichenko debían silenciar unas ametralladoras alemanas apostadas en la cumbre. Cumplieron con su misión pero sólo sobrevivieron seis Guardias, que debieron hacer frente a un vigoroso contraataque alemán apoyado por carros y *Stukas*. Los combates por el Mamayev Kurgan prosiguieron durante todo el invierno, pero desde el 16 de septiembre hasta la rendición alemana en febrero de 1943 permaneció en poder de los soviéticos, que así impidieron que los alemanes dominasen los puntos de cruce del río.

La táctica soviética era ocupar y defender factorías, casas y edificios oficiales como fortalezas, que actuaban como «rompeolas» que resistían y dividían los ataques alemanes. Los carros enemigos eran canalizados hacia zonas propicias donde les esperaban infantes con fusiles contracarro y granadas, o bien hacia las posiciones de la artillería soviética. En estos cotos de caza resultaron destruidos muchos carros alemanes. Con los carros aislados o destruidos, la infantería que les acompañaba era presa de las tropas soviéticas atrincheradas en sus reductos. Ambos bandos emplearon los francotiradores. El más famoso de los soviéticos fue Vasili Zaitsev, responsable de la muerte de 242 alemanes durante la batalla de Stalingrado.

Los francotiradores y la superioridad aérea alemana restringieron los movimientos diurnos a niveles mínimos, de modo que gran parte de las confrontaciones tuvieron lugar de noche. El cielo estaba iluminado por las llamas de los incendios declarados en la ciudad en ruinas y el ruido de la batalla era incesante. Muchos hombres acabaron locos.

La 13.ª de la Guardia soportó todo el peso del empuje alemán hacia el Volga del 15 al 26 de septiembre, en que von Paulus puso el mayor acento de su ofensiva en los suburbios fabriles del norte de la ciudad. Como más tarde reconoció Chuikov: «Hablando sinceramente, si no llega a ser por la división de Rodimtsev, la ciudad podría haber caído por completo en manos del enemigo aproximadamente a mediados de septiembre.»

Incluso después del 26 de septiembre, la división de Rodimtsev siguió bajo fuerte presión y el 1 de oc-

Abajo, derecha: la Bandera Roja ondea triunfante en el momento de la victoria en Stalingrado, en febrero de 1943. La batalla por esa ciudad fue el punto de inflexión en la guerra en el frente del Este; después de ella, los alemanes poco hicieron aparte de ralentizar temporalmente el creciente empuje de las ofensivas soviéticas, que llevaron al Ejército Rojo de las orillas del Volga a la Puerta de Brandenburgo, en Berlín. Hasta el momento en que la 13.ª División de la Guardia desplegó en Stalingrado en un desesperado intento de frenar la ofensiva alemana en septiembre de 1942, pareció que nada pudiese detener la «guerra relámpago» alemana. Su persistencia, empero, y la abnegación individual de sus soldados logró frenar la máquina militar de Hitler.

Batalla de Stalingrado
62.º Ejército soviético
Septiembre de 1942

Clave
fuerzas alemanas
fuerzas soviéticas
frente el 12 de sept.
frente el 26 de sept.



A finales de junio de 1942, Hitler lanzó su ofensiva de verano en el frente del Este entre Kursk y Rostov. El objetivo de la ofensiva era doble: empujar a los soviéticos más allá del Volga por Stalingrado y alcanzar los vitales campos petrolíferos del Cáucaso. El Grupo de Ejércitos A, en el Sur, y el Cuarto Ejército *Panzer* avanzaron a través del «corredor del Donets», cruzaron el Don y progresaron hacia el Cáucaso. El Sexto Ejército atravesó el Don y el 23 de agosto alcanzó el Volga al Norte de Stalingrado, al tiempo que el Cuarto Ejército *Panzer* acudía desde el Sur. El 12 de septiembre, los asediados ejércitos soviéticos quedaron confinados en un perímetro de 50 km y comenzó la batalla por Stalingrado. El 62.º Ejército soviético soportó el peso de la lucha hasta que el 19 de noviembre se pasó a la contraofensiva.

tubre fue el blanco de un renovado esfuerzo alemán por romper el frente a través del Volga y dividir en dos al 62.° Ejército, esta vez cruzando las líneas soviéticas a lo largo de las ramblas de Dolgi y Krutoy. Al mismo tiempo, unos 300 alemanes de la 295.ª División de Infantería se infiltraron en la retaguardia del 34.° Regimiento soviético a traves de una canalización para avenidas de agua. Esa fuerza alemana habría sido totalmente aniquilada en la mañana del 2 de octubre.

Aunque el centro neurálgico de la batalla se desplazó al norte a finales de septiembre, el sector ocupado por la 13.ª de la Guardia siguió siendo clave para la totalidad de la posición soviética y sufrió renovados ataques. A fin de reforzar las defensas de la división, el 28 de septiembre el coronel Yelin, comandante del 42.° Regimiento, mandó un pelotón al mando del alférez Zabolotnov a capturar y fortificar dos edificios que dominaban la plaza de Lenin, cerca de los silos de grano. El pelotón tomó el primer edificio, que rápidamente fue apodado la «casa de Zabolotnov» y, aunque este oficial cayó al poco tiempo herido de muerte, el inmueble siguió en poder soviético.

La unidad de Pavlov resistió durante 58 días a todo lo que el Ejército alemán envió contra ella

El segundo edificio, un castigado bloque de apartamentos que daba a la calle Solechnaya, fue capturado por tres hombres mandados por el sargento Jacob Pavlov. Este pequeño grupo se acercó al inmueble reptando entre las ruinas. Tras controlar los pisos bajos con granadas, usaron profusamente sus subfusiles y el puñado de alemanes todavía con vida en el edificio se retiraron rápidamente.

Los carros enemigos atacaron la «casa de Pavlov» repetidas veces, pero fueron incapaces de acercarse debido a que el edificio dominaba una amplia área que Pavlov había minado. La unidad de Pavlov, reforzada por 60 hombres, resistió durante 58 días a todo lo que el Ejército alemán envió contra ella, unida a las líneas del Ejército Rojo mediante varios túneles a través de los que le llegaban suministros y refuerzos. Pavlov fue más tarde galardonado con el título de Héroe de la Unión Soviética.

El 19 de noviembre de 1942, la cuidadosamente preparada contraofensiva soviética se abatió sobre los débiles flancos del Sexto Ejército alemán, compuestos por unidades rumanas e italianas. En Stalingrado la batalla continuó durante el crudo invierno ruso, pero el 26 de enero de 1943 los carros del 65.° Ejército soviético rompieron las posiciones de las desechas fuerzas de von Paulus y enlazaron con el 62.° Ejército de Chuikov. El 2 de febrero cesó la resistencia alemana en la ciudad y los derrotados alemanes, rumanos e italianos se pusieron en marcha hacia un cautiverio del que pocos sobrevivieron y que para algunos prisioneros alemanes iba a durar hasta 1955.

El 62.° Ejército fue rebautizado Octavo Ejército de la Guardia por su heroica defensa de Stalingrado, en la que la 13.ª División jugó un papel primordial. Rodimtsev fue nombrado Héroe de la Unión Soviética por segunda vez y el mariscal Zhukov rindió tributo a la división de Rodimtsev al escribir: «Los días 13, 14 y 15 de septiembre fueron difíciles, muy difíciles para Stalingrado. El punto de inflexión en esos días, y en las que parecían ser las últimas horas de la ciudad, fue el momento en que entró en combate la 13.ª División de la Guardia de Rodimtsev.»



GENERAL VASILI CHUIKOV

Nacido en una familia campesina en 1900, Vasili Chuikov, comandante del Ejército Rojo en Stalingrado, se afilió al Partido Comunista en 1919 y fue comandante de regimiento durante la Guerra Civil rusa. Seis años más tarde, cuando tenía 25, se graduó en la Academia Militar de Frunze. Desde entonces, Chuikov se promocionó profesionalmente y llegó a mandar un ejército en la guerra soviético-finlandesa de 1939-1940. En 1941 estuvo asignado al estado mayor del líder chino Chiang Kai-Shek, pero volvió a la URSS en mayo de 1942 y fue nombrado comandante adjunto del 62.° Ejército. En septiembre Chuikov accedió al mando de la unidad; el general Yeremenko y Nikita Khrushchev, delegado político en el área, preguntaron a Chuikov si podría defender sectores vitales de Stalingrado. El anterior comandante del 62.° Ejército había dicho a Khrushchev que la ciudad era indefendible, pero Chuikov aceptó la misión. Aunque el Ejército alemán alcanzó el Volga y aisló Stalingrado en los primeros días de la ofensiva, Chuikov conservó el control de los sectores críticos. De septiembre a noviembre de 1942, su 62.° Ejército soportó el peso de los ataques alemanes y realizó una audaz defensa de la ciudad aplicando tácticas trazadas por el propio Chuikov. Después de Stalingrado, Chuikov llevó a sus hombres a otras victorias y en abril de 1945, al mando del Octavo Ejército de la Guardia, participó en la batalla de Berlín.

El *U-47* de Günter Prien puso rumbo sigilosamente hacia el fondeadero de la Royal Navy en Scapa Flow, con la misión de infiltrarse a través de las defensas británicas

En la tarde del 12 de octubre de 1939, seis semanas después del inicio de la guerra, un submarino alemán, el *Unterseeboot-47 (U-47)*, emergió al largo de las islas Orcadas, en el extremo norte de Escocia. Cuando los oficiales subieron a la torre para observar las luces que centelleaban al Oeste, sólo el comandante, Günter Prien, conocía el objeto de su misión. Prien esperaba ansioso el momento de poder comunicárselo a su dotación. Tras una noche de observación, el *U-47* se retiró hacia el Este y se sumergió. Una vez el submarino se hubo posado en el fondo y se cortaron los motores, Prien ordenó que la tripulación se reuniese en el comedor de proa. Los hombres, cuya edad media era de 20 años, esperaban expectantes. Sin preámbulos, Prien les puso al corriente de la misión: «Mañana», dijo, «entraremos en Scapa Flow».

Abajo: la seccion de proa de la cubierta, vista desde la vela, de un submarino Tipo VIIB, el modelo del *U-47*. El cañón de 88 mm servía para atacar mercantes solitarios y su empleo era mucho más fiable y menos costoso que los torpedos utilizados en ese período de la guerra. Aunque del mismo calibre que la pieza bivalente de 88 mm empleada por la Fuerza Aérea y el Ejército alemanes, este cañón no tenía que ver con ellos y, de hecho, utilizaba un tipo de munición diferente.

Scapa Flow era la principal base de la Royal Navy británica desde la I Guerra Mundial. Excelente puerto natural de 10 km de Norte a Sur y 17 km de Este a Oeste, daba abrigo a gran parte de los buques de guerra que constituían la Flota Metropolitana y su estratégica situación la hacía ideal para prevenir los intentos alemanes de acceder al Mar del Norte e interceptar los buques que quisiesen salir al Atlántico Norte. (Hasta la derrota de Francia en 1940, el Canal de la Mancha fue una vía marítima vedada a la navegación alemana.)

También para Alemania la base de Scapa Flow tenía una significación especial, pues allí hubo de dirigirse la altiva Flota de Alta Mar alemana tras la derrota en la I Guerra Mundial. Y fue allí, en 15 brazas de agua, donde esa Flota de Alta Mar se autoinmoló para impedir que sus unidades pasasen a ser controladas por los Aliados vencedores.

Al estallar la II Guerra Mundial, la Armada alemana era la «Cenicienta» de las Fuerzas Armadas alemanas, y mientras el Ejército y la Fuerza Aérea ganaban victoria tras victoria en la guerra contra Polonia, los éxitos de la Armada eran mucho más modestos. Además de ello, Hitler, que estaba obsesio-



CAZADOR DE LAS PROFUNDIDADES



Günter Prien, comandante del *U-47*

Günter Prien lleva en la ilustración el uniforme de faena habitual: gorra de plato blanda, chaqueta, pantalones y zapatos negros; la gorra lleva los distintivos propios de oficiales y suboficiales, consistentes en un águila y una escarapela con festón dorado; la visera está orlada en oro, como corresponde a oficiales de empleo inferior a capitán de corbeta. La graduación de Prien, *Kapitänleutnant* (teniente de navío), se refleja en los tres galones dorados de las bocamangas. Las condecoraciones consisten en la cinta roja, blanca y negra de la Cruz de Hierro de 2.ª Clase, la propia Cruz de Hierro de 1.ª Clase y, debajo de ésta, el Distintivo de Guerra Submarina, concedido a quienes habían participado en por lo menos dos salidas operacionales o en una acción de especial renombre. En el cuello lleva la Cruz de Caballero, concedida por el propio Hitler a raíz de la incursión de Scapa Flow.

nado con la campaña terrestre, demostraba poco interés por las cosas del mar (aunque se dejaba impresionar por la mole de las unidades pesadas, en especial el *Bismarck* y el *Tirpitz*). En realidad, era incapaz de apreciar el enorme potencial bélico de los submarinos.

El comandante del arma submarina, capitán de navío Karl Dönitz, necesitaba una victoria espectacular para impresionar tanto a la propia Armada como a Hitler y convencerles de la importancia del programa de construcción de submarinos. Dönitz había sido comandante de submarino durante la I Guerra Mundial y, enviado al Mediterráneo, consiguió introducirse con su buque en un puerto defendido en Sicilia y salir del mismo sin ser detectado. Dönitz estaba, pues, convencido de que ello era también posible en Scapa Flow. Si un *U-boote* era capaz de atravesar las defensas británicas sin ser descubierto, podría lanzar un inesperado ataque contra los buques fondeados y con ello infligir un duro revés a la Royal Navy y dar fe de la existencia de los submarinos alemanes.

Para que el plan tuviese ciertas probabilidades de éxito, Dönitz ordenó un amplio programa de recogida de información. El *U-16* fue enviado a patrullar las aguas próximas a Scapa Flow, sondear las defensas y controlar las corrientes y las mareas, mientras que se confeccionaban detallados mapas y cartas hidrográficas y se tomaban fotografías aéreas. El 11 de septiembre —con toda la información en mano— comenzó a planificarse la operación. El estudio detenido de las fotografías aéreas sugirió a los técnicos que Scapa Flow no estaba tan bien defendida como podría parecer. Las redes antisubmarinas y los buques hundidos como medio de bloqueo habían servido durante la I Guerra Mundial (en la que se perdieron dos submarinos alemanes que intentaron entrar en el fondeadero), pero ahora presentaban serias lagunas.

El hombre que realizase una misión como ésa debía ser un marino experto y con nervios de acero

La ruta más favorable discurría a través del estrecho de Holm, en el acceso oriental a Scapa Flow. El estrecho de Holm estaba dividido en canales menores, y uno de éstos, el estrecho de Kirk, estaba mal defendido mediante unos pocos buques hundidos. Para los especialistas alemanes, dos de las vías entre esos obstáculos parecían muy prometedoras. Si el cálculo horario era correcto, en mitad de una noche cerrada y con la mar calma, un decidido comandante de submarino podría navegar en superficie entre los buques de bloqueo y acceder a Scapa Flow. El plan era arriesgado y dependía de que los patrulleros británicos no viesen el submarino. Pero era posible.

El hombre que realizase una misión como ésa debía ser un marino experto y con nervios de acero. Al buscar entre sus submarinistas más experimentados, Dönitz dio con el historial de Günter Prien. Este, de 31 años, era uno de los nuevos valores de la Armada alemana: sin vínculos con la Armada imperial, era en cambio un nazi ferviente. Considerado por Dönitz como un gran submarinista, Prien combinaba el conocimiento del mar con una medida determinación y un «sexto sentido» que hacían de él un avezado comandante de *U-boote*. Dotado del necesario sentido común, era respetado y admirado por sus subordinados. Los hombres a su mando, voluntarios como todos los submarinistas, habían demostrado su capacidad de afrontar las pesadas cargas impuestas por la guerra submarina.



GÜNTER PRIEN

Uno de los más famosos submarinistas alemanes, Günter Prien nació en 1908 y pasó sus primeros años en Leipzig en condiciones de considerable pobreza. Su héroe era el navegante portugués Vasco de Gama y a los 16 años marchó de casa, atraído por la llamada del mar. Prien se promocionó desde abajo, comenzando como grumete en un *clipper* y llegando a capitán mercante. Desempleado durante la depresión, sólo pudo volver al mar cuando se produjo la expansión de la Armada a raíz de que la Alemania nazi iniciase su masivo programa de rearme a partir de 1933. Su experiencia marinera le aseguró el empleo de oficial y, tras alistarse voluntario en el arma submarina, fue nombrado comandante del *U-47* justo antes del estallido de la II Guerra Mundial en septiembre de 1939. Acreditado oficialmente con la primera victoria submarina del conflicto el 5 de septiembre, alcanzó gran popularidad gracias al hundimiento del *Royal Oak* el 14 de octubre. Condecorado con la Cruz de Caballero por esta acción, Prien se convirtió en héroe nacional, pero pronto regresó al mar para combatir en los accesos marítimos del Atlántico Norte. Comandante submarinista por excelencia, Prien hundió 28 buques que totalizaban 160.939 toneladas. Su suerte le abandonó el 8 de marzo de 1941, cuando el *U-47* fue hundido por el destructor británico *Wolverine*. No hubo supervivientes.

El hundimiento del *Royal Oak*

Scapa Flow, octubre de 1939

En la noche del 13 de octubre de 1939, seis semanas después de que Gran Bretaña declarase la guerra a Alemania, Günter Prien y la tripulación de su *U-47* penetraron en el fondeadero de la Flota Metropolitana británica en Scapa Flow. Una vez allí, torpedearon el acorazado *Royal Oak* de 31.250 toneladas, que se hundió con 800 de sus tripulantes. El *U-47* logró ponerse a salvo y regresar a Alemania, donde sus tripulantes fueron recibidos como héroes.



Clave

ruta de ataque del *U-47*
ruta de huida del *U-47*
carreras de los torpedos

ESTRECHO DE DEER
St. Andrews
TIERRA FIRME
Pegasus
Royal Oak
SCAPA FLOW
1
St. Mary's
Buques de bloqueo
ESTRECHO DE KIRK
MEJANA DE LAMB
2
ESTRECHO DE SKERRY
MEJANA DE GLIMS
ESTRECHO DE HOLM
Punta de Rose
BURRAY

Ataque al *Royal Oak*

Pegasus
Royal Oak
01,04
01,00
01,12

9 de octubre El *U-47* zarpa de Heligoland.
13 de octubre, 19,00 horas El *U-47* emerge al largo de las Orcadas y pone proa al estrecho de Holm.
14 de octubre, 00,27 El *U-47* entra en Scapa Flow tras sortear el estrecho de Kirk.
01,00 Tras divisar al *Royal Oak* y el *Pegasus*, el *U-47* lanza una salva de torpedos. Vira y lanza otro torpedo desde el tubo popel, que falla.
01,04 Un torpedo alcanza la proa del *Royal Oak*.
01,12 El *U-47* lanza una segunda salva. Los tres torpedos dan en el acorazado.
01,33 El *Royal Oak* se hunde.

La huida

14 de octubre, 01,33 horas Cuando el *Royal Oak* se hunde, el *U-47* se encamina al estrecho de Kirk.
02,15 El *U-47* rebasa la punta de Rose y accede al Mar del Norte.
15 de octubre Aparecen dragaminas británicos. El *U-47* se sumerge y escapa intacto pese a habérsele lanzado cargas de profundidad.
17 de octubre, 11,00 El *U-47* arriba a Wilhelmshaven, en Alemania.





Arriba: parte de la dotación del *U-47* posa para el fotógrafo. Al navegar en superficie y sumergiéndose sólo para evitar los aviones aliados, los submarinos Tipo VIIB desarrollaban un andar máximo práctico de 17 nudos. Abajo: el HMS *Royal Oak*. Las ocho piezas de 381 mm y las doce de 152 mm de este viejo acorazado de nada sirvieron contra el sigiloso submarino alemán que lo mandó al fondo en aguas de Scapa Flow.

Acababa de regresar de una feliz singladura contra la navegación aliada en el Atlántico cuando, el 1 de octubre, fue convocado por Dönitz. Este le reveló el plan y pidió a Prien que considerase sus posibilidades y le diese una respuesta. Tras un examen detallado, Prien aceptó la propuesta.

El 8 de octubre, Prien y la dotación del *U-47* se prepararon para zarpar del puerto de Kiel. Tras poner rumbo al canal de Kiel, el submarino entró en el Mar del Norte y durante la noche del 8 se dirigió a la isla de Heligoland, donde iban a tener lugar las últimas pruebas. El *U-47* era un submarino Tipo VIIB y, pese a que se trataba del sumergible más avanzado de la Armada alemana, distaba bastante de la concepción moderna de submarino, ya que sólo podía cubrir sumergido distancias cortas y a poco andar. Normalmente los *U-boote* navegaban en superficie y sólo se sumergían si eran atacados por aviones o buques de superficie enemigos; mientras que los asaltos contra los bien defendidos convoyes se realizaban en inmersión, los ataques contra buques aislados tenían lugar en superficie, por lo general empleando el cañón de 88 mm que estos buques montaban a proa.

Se habían colocado cargas explosivas en distintos puntos del submarino por si era necesario hundirlo para evitar su captura

Era esencial un secreto absoluto, de manera que, para evitar que pudiese ser avistado por aviones o buques enemigos o incluso neutrales, el *U-47* permanecía sumergido de día y sólo emergía de noche, a fin de desplazarse en superficie al amparo de la oscuridad. Para los 44 hombres del buque, el sentido del día y la noche estaba cambiado, pues debían dormir durante el primero y desayunar al anochecer. Toda la dotación —mecánicos, electricistas, cocineros, operadores de radio, torpedistas, fogoneros— se habían acostumbrado a esta rutina antinatural y a las condiciones claustrofóbicas.

Durante las noches del 10 y el 11, el *U-47* surcó las aguas del Mar del Norte sin incidentes. El avistamiento de las Orcadas en la tarde del día 12 marcó el fin del viaje. Una vez que Prien comunicó a la dotación su objetivo, envió a ésta a descansar, aunque muy pocos pudieron dormir pensando que al cabo de pocas horas el *U-47* debía burlar las defensas de Scapa Flow.

En su autobiografía, Prien relata cómo realizó los últimos preparativos: «Una vez más recorrí el buque e impartí instrucciones. Durante el tiempo que durase la acción, nadie debía fumar y, todavía más importante, nadie debía hablar más de lo necesario. Cada cual inspeccionaba su chaleco salvavidas. Eché una última ojeada a la escotilla de escape: el oficial de derrota consultaba sus cartas». Los torpedos fueron cebados y preparados para el lanzamiento, al tiempo que se distribuyeron cargas explosivas en distintos puntos del submarino por si era necesario hundirlo para evitar su captura.

A las 19,00 horas se encendieron los motores eléctricos y el *U-47* emergió. Una vez aflorado, se encendieron los diesel y Prien subió al puente de la

GUERRA SUBMARINA

Karl Dönitz, comandante de un *U-boote* en la I Guerra Mundial, recibió el mando de la flamante flota submarina alemana en septiembre de 1935. Aunque se había comenzado a trabajar de forma clandestina en los submarinos desde la ascensión nazi en 1933 (bajo la cobertura de una escuela de lucha antisubmarina), la firma del Tratado Naval anglo-alemán en junio de 1935 dio a la Kriegsmarine la autorización formal que esperaba para construir más de aquellos «lobos del mar» que tan efectivos habían sido durante la I Guerra Mundial. Basándose en su experiencia, Dönitz entendió que Gran Bretaña no iba a rendirse ante los éxitos aislados de unos pocos submarinos, sino bajo el constante desgaste causado por una gran flota de submarinos distribuida en flotillas, las famosas «manadas de lobos». Dönitz necesitaba submarinos capaces de patrullar en amplias áreas y de concentrarse para atacar coordinadamente cuando se divisase un convoy. Los ataques deberían ser nocturnos y en superficie (de noche, la silueta de un *U-boote* era casi invisible) para después romper el contacto de día. Necesitaban elevada velocidad en superficie para mantenerse por delante del convoy (los convoyes solían navegar a unos siete nudos de media) y situarse para el ataque nocturno. Sólo debía maniobrarse en inmersión para evitar los buques de escolta y aviones enemigos. Los buques Tipo VII eran idóneos. Eran veloces (el *U-47* andaba en superficie a 17 nudos) y fáciles de producir en cantidad (durante la guerra se construyeron 600). El *U-47* era un Tipo VIIB, desplazaba 750 toneladas en superficie y medía 65 m de eslora por 6 m de manga. Estaba armado con 15 torpedos (tres tubos de lanzar proeles y uno popel), un cañón de 88 mm y uno antiaéreo de 20 mm.

vela junto a dos oficiales para comprobar la situación. Para su sorpresa, la noche no era muy oscura; las luces septentrionales emitían cierto resplandor sobre Scapa Flow y sus accesos, el suficiente para que el *U-boote* fuese más visible de lo esperado. Prien consideró posponer la misión hasta la noche siguiente, pero la moral era alta y una demora podría resultar perniciosa. Decidió seguir. Al largo de la punta de Rose se avistó un mercante y el *U-47* se sumergió y permaneció así 30 minutos. Después, a las 23,31, volvió a emerger y entró en el estrecho de Holm.

A medida que se acercaba a la costa, las luces del norte perfilaban cada vez mejor las siluetas de las elevaciones próximas a Scapa Flow. Por dos veces la situación se tornó crítica. Primero, cuando Prien identificó erradamente un buque de bloqueo y el *U-47* puso proa al inviolable estrecho de Skerny; por suerte, el oficial de derrota se dio cuenta y el submarino retomó el rumbo correcto hacia el estrecho de Kirk. Después, el *U-47* rozó cuidadosamente el cable de uno de los obstáculos y hubo de detenerse. Prion ordenó la apertura de las ventilaciones y la purga de los tanques de rápida. El *U-47* se estremeció en el agua y quedó libre. Estaba en Scapa Flow.

Tras rebasar el pueblo de St. Mary's el submarino alemán fue repentinamente sorprendido por los faros de un automóvil. Aterrados, quienes estaban en la vela temieron lo peor, pero para su sorpresa no sucedió nada y el buque siguió su curso normalmente. Prien empezó a buscar sus presas, pero a medida que avanzaba comenzó a crecer su ansiedad debido a que allí no había nada de la prevista concentración de acorazados, cruceros y destructores de la Flota Metropolitana.

Los aviones alemanes habían observado varios acorazados fondeados la semana anterior, pero éstos habían zarpado hacia el Mar del Norte al tiempo que el *U-47* salía de puerto, en respuesta a una previsible maniobra naval alemana. En lugar de volver a Scapa Flow, los acorazados recalaron en Loch Ewe. Allí sólo había el *Royal Oak*, pues este viejo buque era incapaz de seguir a los demás desafiando las tormentas de fuerza 9 que habían encontrado. El *Royal Oak* había sido comisionado en 1916 como uno de los acorazados de la clase «Royal Sovereign» y en 1939 era, estrictamente, un acorazado de «segun-



Abajo: trabajos de entretenimiento en la cámara de torpedos. Cada día se revisaba uno de los cinco tubos de lanzar a fin de tener la certeza de que estaban siempre en las mejores condiciones.





Abajo, en el centro: un tripulante en cubierta. Los *U-boote* debían poder operar bajo las condiciones meteorológicas más difíciles y, además, sus dotaciones debían convivir durante largos períodos en sollados pequeños e incómodos.

da línea», si bien sus ocho piezas de 381 mm y su desplazamiento de 31.250 toneladas hacían de él una mole impresionante.

El *U-47*, que había entrado en la base poco después de medianoche, cubrió tres millas hacia el Oeste y no vio nada. Temiendo seguir hacia el Oeste por miedo a ser divisado por los patrulleros británicos del estrecho de Hoxa, Prien ordenó virar 180 grados y más tarde, contra la creciente desesperación de la dotación, hacerlo a babor y avanzar rumbo Norte. La suerte de los alemanes cambió poco antes de las 01,00, pues directamente a proa comenzó a emerger la masa sombria de un acorazado. El *U-47* se aproximó y el acorazado fue correctamente identificado como una unidad de la clase «Royal Sovereign».

Detrás de él, Prien dijo haber divisado otro buque de guerra, el crucero de batalla *Repulse*, pero esta vez se había equivocado: el segundo buque era el *Pegasus*, un auxiliar de hidroaviones de 6.900 toneladas.

Se introdujeron los torpedos en los tubos y, a la voz de Prien, se lanzó una salva de tres, dos contra el *Royal Oak* y el tercero contra el *Repulse*. La carrera era larga (unos 3.000 m) y la dotación del *U-47* aguardó ansiosa que los torpedos cubriesen la distancia. Tres minutos y medio después, a las 01,04, uno alcanzó la proa del *Royal Oak*. Aunque la detonación se sintió en todo el buque, causó poca sorpresa; muchos marineros pensaron que se trataba de una explosión menor en el pañol de oxígeno y pintura, pero nadie esperaba que se tratase de un ataque submarino.

La explosión había sido detectada desde el *U-47*, pero el *Royal Oak* permanecía sorprendentemente silencioso. De hecho, Prien pensó que había alcanzado al *Repulse* pues la distancia era excesiva para valorar correctamente el resultado. Temiendo la detección, el *U-47* viró para recargar los tubos de proa al tiempo que lanzaba otro ingenio desde el tubo popel, pero éste falló.

Recargando los tubos, el *U-47* volvió al ataque. Unos 12 minutos después de la primera explosión, el submarino lanzó una segunda salva de tres torpedos. El primero alcanzó el costado de estribor del *Royal Oak*, bajo la torre «B», y levantó una gran columna de agua. Segundos más tarde, los otros dos torpedos chocaron con el costado del buque. El *Royal Oak* se elevó del agua, dio un pantocazo y comenzó a escorar de estribor.



A bordo del acorazado reinaba el caos. Perdida toda la energía y el sistema de megafonía destruido, la tripulación había quedado atrapada a oscuras en las cubiertas inferiores, bloqueada por los incendios y por las inservibles compuertas de apertura hidráulica. El buque comenzó a escorar peligrosamente a estribor y diez minutos después de las explosiones enseñó la quilla, hundiéndose completamente a las 01,33. De sus 1.200 hombres, 833 sucumbieron en su interior.

Cuando el acorazado desapareció, el *U-47* viró e inició la huida. Al embocar el estrecho de Kirk la corriente era adversa. Prien desechó volver a utilizar el canal septentrional por el que había entrado y optó por el meridional, más profundo pero también más estrecho. Con gran maestría, el piloto gobernó el *U-47* a través de los obstáculos del canal y accedió al estrecho de Holm. A las 02,15 el *U-47* había rebasado la punta de Rose y se dirigía al Mar del Norte. En su interior corría la cerveza y la dotación celebraba su audaz victoria, el hundimiento de un acorazado de 31.000 toneladas en el principal fondeadero de la Royal Navy por un submarino de 750 toneladas.

El *U-47* puso rumbo a casa y, tras padecer el ata-



Abajo: preparativos para emplear los motores eléctricos en inmersión durante el seguimiento de un mercante aliado en el Atlántico.





Izquierda: Karl Dönitz, arquitecto del arma submarina alemana, pasa revista a la dotación del *U-47* a su regreso a Alemania. Centro: algunos oficiales del *U-47* durante la misma revista. Abajo: Günter Prien, con gorra blanca, con su dotación tras la triunfante recepción en Wilhelmshaven. La propaganda nazi aprovechó bien el hundimiento del *Royal Oak* y Prien fue condecorado con la Cruz de Caballero. En Gran Bretaña existía la sospecha de que el buque alemán había sido guiado hasta Scapa Flow por traidores y circularon libremente historias en torno a que el automóvil que deslumbró a los alemanes en realidad lo que hacía era enviarles señales. Sólo después de la guerra se comprendió que la principal fuente de información de los alemanes había sido el reconocimiento aéreo y no la traición.

que con cargas de unos dragaminas el día 15, arribó a Wilhelmshaven a las 11,00 horas del 17. Las autoridades alemanas sabían ya de la hazaña, de modo que cuando el *U-47* atracó en puerto la dotación vivió el recibimiento de los héroes. El *Grossadmiral* Reader y el propio Dönitz les esperaban en el muelle para condecorar a toda la tripulación con la Cruz de Hierro de 2.ª Clase, en tanto que Prien recibía la Cruz de Caballero del propio *Führer*.

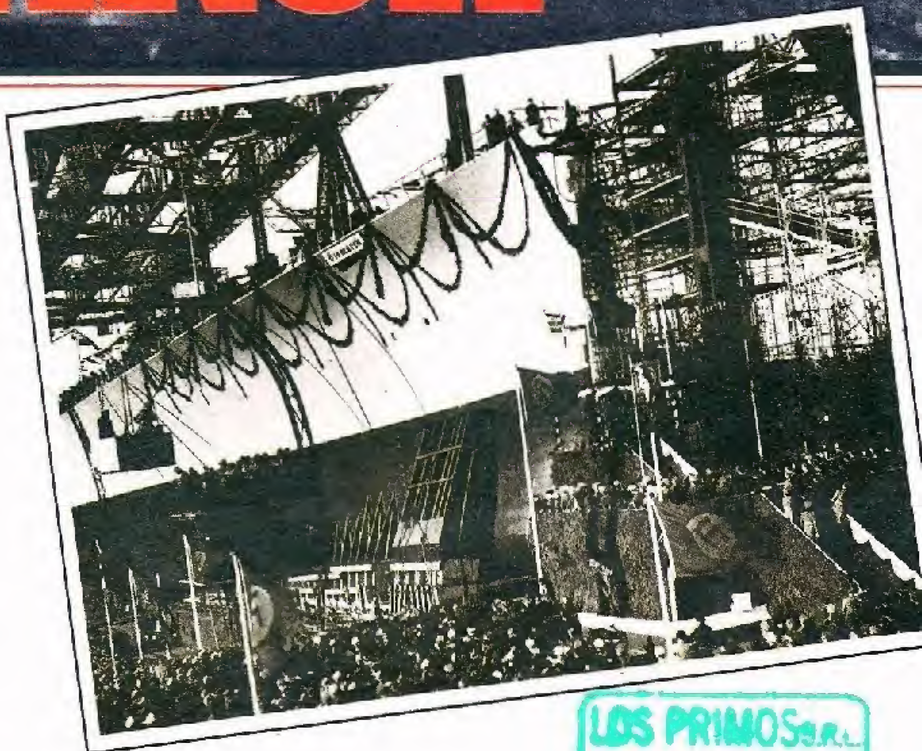
El hundimiento del *Royal Oak* demostró que el submarino era un arma de gran potencial y que la expansión de las construcciones de este tipo era una prioridad urgente. Por suerte para los Aliados, el programa de construcción de *U-boote* no bastó para cubrir las pérdidas y la amenaza submarina pudo ser vencida.

Prien tuvo poco tiempo para saborear su triunfo. Continuó al mando del *U-47* y protagonizó 18 meses de intensa campaña contra la navegación aliada, pero el 8 de marzo de 1941 el destructor británico HMS *Wolverine*, que escoltaba el convoy OB 293, hundió al submarino con cargas de profundidad tras una larga persecución. No hubo supervivientes: ocho de las víctimas, incluido el propio Prien, habían formado parte de la tripulación que hizo posible el episodio de Scapa Flow.



Izquierda: el almirante Günther Lütjens, comandante del escuadrón naval del que formaba parte el *Bismarck*. Abajo: la impresionante mole del *Bismarck*, la mejor unidad de la Armada alemana. En la parte inferior: la botadura del *Bismarck* en el puerto de Hamburgo en 1939.

LOS HOMBRES DEL BISMARCK



En mayo de 1941, el acorazado *Bismarck*, orgullo de la Armada del Tercer Reich, zarpó hacia el Atlántico, en el que sostuvo un combate sin cuartel con la Royal Navy británica

Cuando se hizo a la mar en pos de su trágico destino en mayo de 1941, el *Bismarck* era el acorazado más potente y marinero construido hasta entonces: de 50.900 toneladas a plena carga, 252 m de eslora y 36 de manga, montaba ocho cañones de 380 mm, seis aviones y llevaba una dotación de 2.200 hombres. El Estado Mayor Naval alemán pretendía que él y el crucero pesado *Prinz Eugen* se uniesen en pleno Atlántico a los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau* (por entonces en Brest) y, repostados por cisternas de escuadra, se dedicasen a hostigar los convoyes aliados. Estos, con sus cargamentos de combustibles, alimentos y armas, eran vitales para Gran Bretaña. Antes, esos convoyes habían padeci-

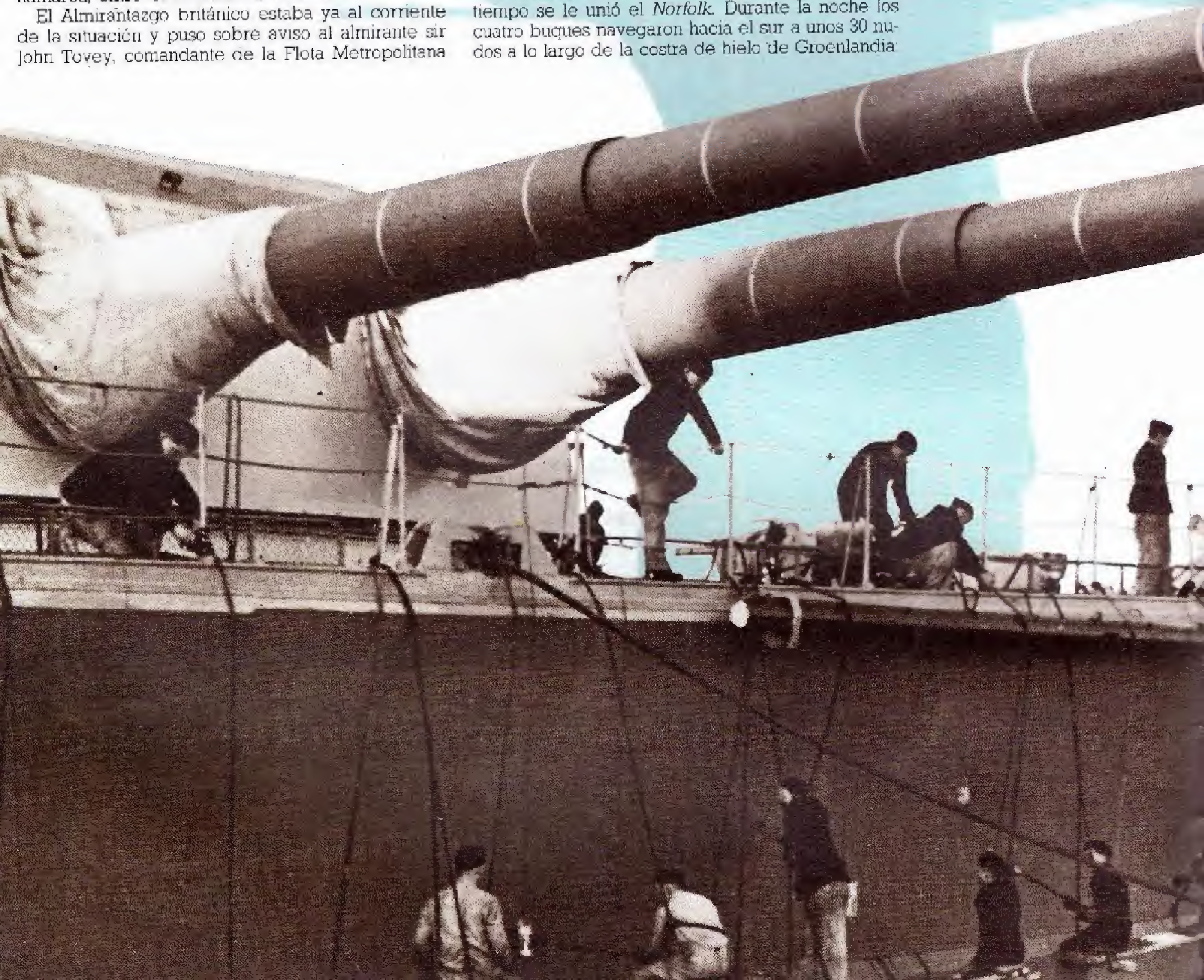
do el envite de los submarinos y si este cordón umbilical con Estados Unidos se rompía Gran Bretaña no podría, posiblemente, mantener su esfuerzo bélico.

Por suerte para los convoyes, las reparaciones en las calderas del *Scharnhorst* y los daños sufridos por el *Gneisenau* durante un ataque aéreo impidieron que ambos buques zarparan. Pero en la tarde del 18 de mayo de 1941, el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* dejaron el puerto polaco de Gdynia, en el Báltico, y pusieron rumbo al Oeste. Entre sus dotaciones figuraban meteorólogos, músicos, marineros de reserva para posibles barcos apresados, un centenar de guardiamarinas y media docena de corresponsales de guerra. Al frente de la operación estaba el almirante Günther Lütjens, quien recientemente había mandado una salida del *Scharnhorst* y el *Gneisenau* en la que se habían hundido 116.000 toneladas de mercantes aliados.

A buen andar, ambos buques pasaron a través de las estrechas aguas entre Dinamarca y Suecia, rebasaron la punta meridional de Noruega y en la mañana del 21 de mayo entraron en el puerto de Bergen. Permanecieron allí todo el día, mientras el *Prinz Eugen* llenaba sus tanques de fuel y las tripulaciones escribían las últimas letras para los suyos y haraganeaban tomando el sol. En la noche del 22 zarparon de nuevo y pusieron proa al estrecho de Dinamarca, entre Groenlandia e Islandia.

El Almirantazgo británico estaba ya al corriente de la situación y puso sobre aviso al almirante sir John Tovey, comandante de la Flota Metropolitana en su base de Scapa Flow, en las Orcadas. Este ordenó que los cruceros *Norfolk* y *Suffolk*, que patrullaban el estrecho de Dinamanrca a las órdenes del almirante Wake Walker, no les quitasen ojo, y al nuevo acorazado *Prince of Wales* y al viejo crucero de batalla *Hood*, el mayor buque de la Armada británica, que zarpasen, al mando del almirante Holland, hacia el extremo suroccidental de Islandia, donde deberían cubrir el estrecho de Dinamarca y el paso entre Islandia y las Feroe. El permanecería en Scapa Flow con su buque insignia, el *King George V*, hasta que el reconocimiento aéreo indicase que los alemanes habían zarpado de Bergen y entonces, tras ordenar que el portaaviones *Victorious* y el viejo crucero de batalla *Repulse* se le uniesen, poner proa al oeste en demanda de Holland.

Transcurrieron dos días en los que ambos bandos sabían que el contrario se había hecho a la mar pero ignoraban dónde y cuándo iban a encontrárselo. Esas dudas se disiparon en la tarde del 23 de mayo, en que el marinero Newell, uno de los serviolas de guardia del *Suffolk* (ahora en el estrecho de Dinamarca), divisó con sus binoculares la mole de un gran acorazado y después la de otro buque de gran porte. El crucero británico buscó abrigo en la niebla, radió los informes sobre el avistamiento y, cuando los buques alemanes hubieron pasado de largo, salió tras su estela y empezó a seguirlos mediante el radar desde unas 12 millas de distancia. Al poco tiempo se le unió el *Norfolk*. Durante la noche los cuatro buques navegaron hacia el sur a unos 30 nudos a lo largo de la costra de hielo de Groenlandia.



Lütjens intentaba desesperadamente salir a pleno Atlántico antes de que pudiesen darle caza los acorazados enemigos.

Pero no tuvo esa suerte. Cuando el almirante Holland recibió los informes del avistamiento, dedujo que estaba bien situado para interceptar. A tenor de los datos de Wake-Walker sobre la posición, el rumbo y la velocidad del *Bismarck*, puso proa al suroeste. Antes del amanecer el *Hood* y el *Prince of Wales* habían llegado a su destino e izaron los pabellones de combate. A las 05,20 horas aparecieron sobre el horizonte las negras siluetas de las dos unidades alemanas. En 20 minutos se redujeron las distancias y los dos escuadrones convergieron. Entonces, de repente, ambos bandos abrieron fuego.

Por poniente y levante, con el sonido de la tela al desgarrarse, los proyectiles iban y venían. Y al cabo de seis minutos sonó la hora del *Hood*. Un proyectil lanzado por el *Bismarck* con fuerte ángulo de caída atravesó la cubierta acorazada, todas las demás y explosionó en un pañol de municiones de popa. Silenciosamente, o al menos eso pareció a quienes lo observaban, y casi a cámara lenta, el buque británico se partió en dos: la proa y la popa apuntaron hacia el cielo y desaparecieron bajo las aguas. «Pobres diablos, pobres diablos», musitó el oficial de artillería del *Prinz Eugen*. Una hora más tarde, unos destructores recogieron sólo tres supervivientes de los 1.400 hombres del *Hood*.

Ahora eran dos contra uno, pero no por mucho tiempo, pues el *Prince of Wales* había encajado también fuertes daños. Tres impactos bajo la flotación hicieron embarcar 400 toneladas de agua, el puente y los aviones habían sido destruidos y, debido a defectos técnicos, la mitad del armamento principal estaba inutilizada. El capitán de navío Leach optó por romper el contacto y unirse al *Norfolk* y al *Suffolk* en seguir la estela de los alemanes. Sabía que el almirante Tovey y sus buques convergían sobre el enemigo y que, cuando atacasen desde levante, él podría volver al combate desde el norte.

En las unidades alemanas cundía el júbilo por el hundimiento del *Hood* y la retirada del *Prince of Wales*, pero el *Bismarck* no había salido indemne. Uno de los proyectiles del *Prince of Wales* había penetrado en un tanque de fuel proel y, además de provocar una vía de agua y pérdida de carburante, redujo la velocidad máxima en algunos nudos. Consciente de la necesidad de entrar en dique seco, Lütjens informó a Berlín que el *Prinz Eugen*, ileso, seguiría por sí solo con la misión y que el *Bismarck* ponía rumbo al puerto de St. Nazaire. Al caer la tarde el *Bismarck* viró al oeste. Wake-Walker lo siguió con sus tres buques; y el *Prinz Eugen* mantuvo el rumbo original y desapareció hacia el sur. (Poco después, debido a una hélice averiada, hubo de dirigirse a Brest.)

Algunos de los jóvenes pilotos de los Swordfish no habían operado nunca desde un portaaviones

Tovey mientras tanto, siguió acercándose desde el este y calculó que entraría en acción a la mañana siguiente. Pero, ¿y si el *Bismarck* cambiaba de rumbo durante la noche o recuperaba la velocidad perdida? Tovey ordenó que los torpederos del *Victorious* atacasen esa misma noche, pese a que esas 120 millas de distancia al enemigo eran el alcance máximo de los aviones y que muchos de sus pilotos no habían operado nunca desde un portaaviones. Pero todos los aparatos dieron con el objetivo y todos también regresaron. Sólo se consiguió un impacto, pero en el blindaje de la cintura y, por tanto, casi sin consecuencias.

Para Lütjens ese ataque significó que había cerca más unidades enemigas y que ya era hora de zafarse de las que le seguían tenazmente. Por los hidrófonos sabía que éstas zigzagueaban sobre su estela





Arriba: intercambio de señales entre el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* durante unas maniobras en el Báltico. Abajo: antes de la singladura, la dotación se encarga de aplicar al buque un acabado mimético disruptivo.



LOS HOMBRES DEL *BISMARCK*

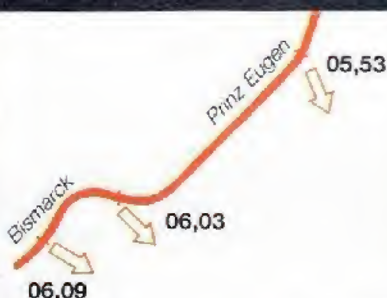
La dotación del *Bismarck* sumaba 2.200 hombres incluido el estado mayor del almirante Günther Lütjens, comandante del escuadrón naval. Como todas las dotaciones asignadas a los grandes acorazados alemanes, la del *Bismarck* estaba compuesta de voluntarios que habían tenido que superar un estricto examen. Inicialmente firmaban por cuatro años, a cuya conclusión podían reengancharse por otros 12. El almirante Lütjens era el oficial más antiguo del buque. Había tenido un papel destacado en la campaña de Noruega de 1940, como comandante de flota a bordo del *Gneisenau*, y obtuvo la Cruz de Caballero. Alto, flaco y profesional hasta la médula, Lütjens veía con desagrado que el ritual nazi alterase las viejas tradiciones de la Kriegsmarine: saludaba siempre a la forma marinera, incluido al propio Hitler, y nunca llevaba la daga nazi reglamentaria, sino el sable de almirante de la vieja Armada Imperial. Era consciente de que Alemania tenía perdida la guerra naval e incluso confesó a un amigo suyo sus temores acerca de su propia supervivencia personal en la lucha que se avecinaba.

El comandante del *Bismarck* era Ernst Lindemann, un frío e inteligente experto en tiro naval e ingeniería. Fumador empedernido, tenía como asistente a un ex-camarero de su restaurante favorito de Hamburgo. Es conocida la anécdota de que cedió de buen grado la banda de su buque para la ceremonia de comisión del submarino *U-556*, como agradecimiento por la protección que éste le había prestado en una ocasión.

Arriba: el distintivo de la Flota de Alta Mar Alemana.

LA ULTIMA HORA DEL *BISMARCK*

El capitán de corbeta Gerhard Junack era el oficial de máquinas del *Bismarck* y uno de los únicos mandos supervivientes: «Las cubiertas inferiores estaban extrañamente iluminadas; prevalecía un ambiente "pacífico", como el de una tarde de domingo en puerto, y el silencio era roto sólo por nuestras propias cargas de demolición. Seguí el desenlace de la batalla en la cubierta de batería. Ahí no había luz eléctrica, sólo el resplandor rojo de numerosos incendios... y los hombres iban de aquí para allá, aparentemente sin rumbo: parecía improbable que ninguno de ellos sobreviviese... se agolpaban entre las torres de popa, pero una densa columna de humo en el combés nos impedía ver qué sucedía a proa. La bandera ondeaba todavía en el pico del mayor y las piezas de las torres popeles apuntaban hacia el cielo; una de ellas había reventado en mitad de una tremenda explosión. Sólo ocasionalmente pude ver compañeros heridos o muertos».

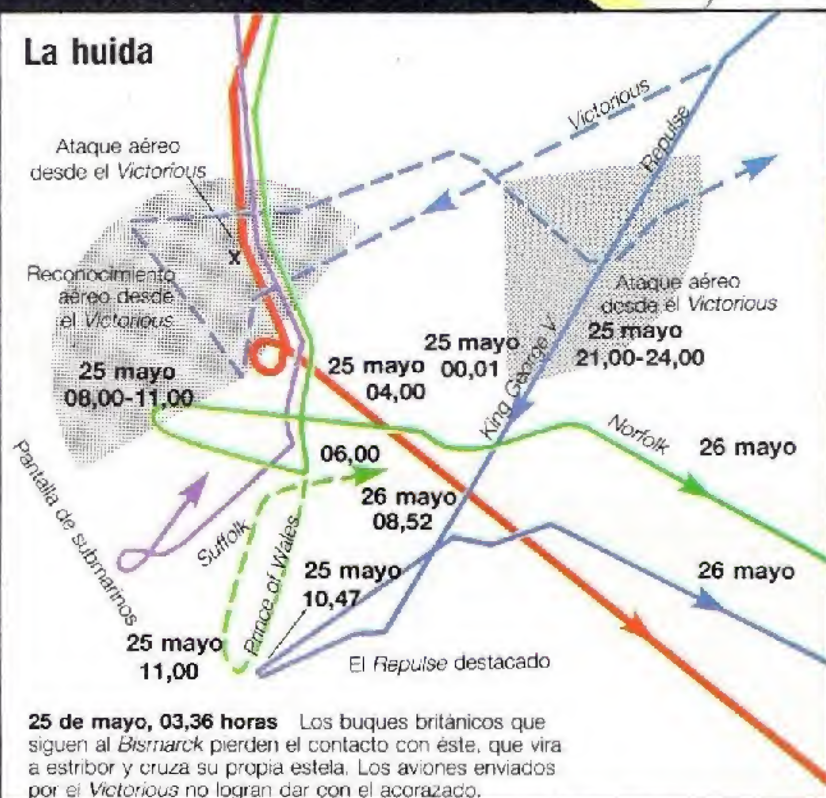


24 de mayo, 05,20 horas El *Hood* y el *Prince of Wales* establecen contacto visual con el *Bismarck* y el *Prinz Eugen*.
05,50 El *Hood* se acerca a 13 millas y abre fuego, seguido del *Prince of Wales*.
05,56 Un proyectil del *Bismarck* alcanza uno de los pañoles de munición del *Hood*, que explosiona y se hunde. El *Prince of Wales* rompe el contacto.
06,09 El *Bismarck* y el *Prinz Eugen* cesan el fuego.

El hundimiento del Hood







25 de mayo, 03,36 horas Los buques británicos que siguen al *Bismarck* pierden el contacto con éste, que vira a estribor y cruza su propia estela. Los aviones enviados por el *Victorious* no logran dar con el acorazado.

Clave

- Líneas de tiro
- *Bismarck*
- *Prinz Eugen*
- *Norfolk*
- *Suffolk*
- *Prince of Wales* y *Hood*
- *King George V* y *Repulse*
- *Edinburgh*
- *Victorious*
- *Rodney*
- *Ark Royal* y *Renown*
- *Sheffield* (Fuerza H)
- *Dorsetshire*
- 4.º Flotilla de Destructores

La caza del Bismarck
Del 18 al 27 de mayo de 1941

A las 21,30 horas del 18 de mayo de 1941, el acorazado alemán *Bismarck* zarpó del puerto de Gdynia, en el Báltico, acompañado por el crucero pesado *Prinz Eugen* y con orden de evadir a la Royal Navy y a la RAF británicas y salir al Atlántico. Allí debía encontrarse con el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* para atacar los convoyes aliados. Con un armamento principal de ocho cañones de 380 mm, el *Bismarck* suponía una amenaza fenomenal y, tan pronto como el Almirantazgo británico supo de la salida del acorazado, se organizó una épica persecución.

Tras destacar su pantalla de destructores a Trondheim, los dos buques atravesaron el estrecho de Dinamarca, pero el 24 de mayo fueron interceptados por el acorazado *Prince of Wales* y el viejo crucero de batalla *Hood*. Este segundo se fue a pique en cuestión de minutos al ser cañoneado por el *Bismarck* que, una vez el *Prince of Wales* rompió el contacto, consiguió salir al Atlántico Norte. Pero sus horas estaban contadas. El 27 de mayo alcanzó su clímax la caza del *Bismarck*, acosado hasta la muerte por dos escuadrones de batalla británicos.



El fin del *Bismarck*. Con los timones inutilizados, el acorazado alemán está a merced de las piezas del *Rodney* y se prepara a recibir la estocada fatal, los torpedos del *Dorsetshire*.

(para evitar a los submarinos) y, cuando los británicos estuvieron en el punto más lejano, ordenó al comandante del buque incrementar la velocidad y virar todo a estribor. El buque cruzó su propia estela y puso proa a St. Nazaire. Los radaristas del *Suffolk*, agotados después de 36 horas de vigilia, perdieron el contacto y cuando amaneció los británicos se encontraron solos en mitad del océano.

Durante un tiempo los perseguidores siguieron hacia el sur, pero por la mañana Lütjens radió un mensaje a Berlín. Captado en el buque insignia de Tovey, fue mal interpretado y los británicos entendieron que el *Bismarck* iba hacia el norte para regresar a Alemania por donde había venido. Y todos los buques británicos siguieron la pista falsa. Cada hora que pasaba aumentaba la distancia entre perseguidores y perseguidos.

Pero por la tarde el *Bismarck* volvió a transmitir y los británicos, descubierto el error, volvieron a invertir el rumbo. Pero ahora el *Bismarck* estaba a 150 millas de distancia y parecía que nada podría impedirle que llegase a Francia. Los alemanes compartían esa creencia y, por primera vez en una semana, se tomaron un respiro: se distribuyó una ración especial de cigarrillos y chocolate por ser el 52.° aniversario de Lütjens. A la mañana siguiente no había rastro del enemigo.

Pero las cosas iban a cambiar. Aviones Catalina del Mando Costero de la RAF rastreaban el océano entre la última posición conocida del buque alemán y el golfo de Vizcaya, y a las 10.15 el alférez de fragata norteamericano Leonard Smith avistó al *Bismarck*.

El *Bismarck* estaba a sólo 100 millas y parecía que nada ni nadie podría impedirle que llegase a aguas francesas

Tovey, en el *King George V* (pero sin el *Victorious*, el *Repulse* ni el *Prince of Wales*, que estaban repostando) estaba todavía 135 millas al norte y el viejo acorazado *Rodney*, procedente de Clyde, a 125 millas al noreste: ambos demasiado lejos. Pero la Royal Navy en peso venía en su ayuda. Otra poderosa fuerza naval había puesto rumbo al norte desde Gibraltar: al mando del almirante sir James Somerville, navegaban el portaaviones *Ark Royal*, el crucero de batalla *Renown* y el crucero *Sheffield*. Un vistazo a las cartas indicó a Somerville que el *Bismarck* estaba a sólo 100 millas y que él, con sus buques y aviones, era el único que podía interponérsele.

Aviones de reconocimiento relevaron al Catalina de Smith, el *Sheffield* se convirtió en la sombra del acorazado alemán y los torpederos Swordfish del *Ark Royal* despegaron para darle un susto. Pero los pilotos de esos aviones no sabían que el *Sheffield* andaba cerca del buque alemán, se confundieron y atacaron al crucero británico. Por suerte, las espoletas magnéticas de sus torpederos no funcionaron y el *Sheffield* se salvó de ir a hacer compañía al *Hood*.

Caía la tarde, y si era necesario interceptar al *Bismarck* debía hacerse antes de la noche, pues a la mañana siguiente estaría a 150 millas de Francia y bajo la cobertura de la Luftwaffe. Febrilmente, los artificieros montaron nuevos torpedos en los Swordfish pero, a raíz del incidente del *Sheffield*, esta vez con espoletas de contacto. A las 19,00, Somerville comunicó al Almirantazgo que los torpederos habían despegado. Ahora sólo cabía esperar.

Al cabo de 30 minutos, los pilotos divisaron el objetivo navegando hacia el sur con mar tendida. Los 15 aviones se dividieron en dos grupos para atacar

EL BISMARCK

El Tratado Naval anglo-alemán de junio de 1935 permitió a Alemania construir tres acorazados de 35.000 toneladas y ese mismo año se puso la quilla del *Bismarck* en Hamburgo. Su desplazamiento, 50.900 toneladas a plena carga, excedía los límites del tratado, pero los alemanes supieron ocultárselo a los Aliados. Fue botado, ante una nutrida representación del alto mando alemán, el 14 de febrero de 1939 y a partir de agosto de 1940 su dotación de 2.200 hombres comenzó a prepararse a conciencia. Orgullo de la Kriegsmarine, era superior a cualquier buque británico. Su blindaje consistía en una cintura de 330 cm de espesor en la línea de flotación, mientras que la coraza de las torres era de 360 mm y la de la cubierta protectriz de 100 mm. Los alemanes decían de él que era inhundible: unos mamparos inusualmente resistentes dividían los compartimientos estancos, construidos a base de un tipo de acero flexible que serviría para canalizar hacia arriba la fuerza de cualquier explosión y así ahorrar daños al interior del buque. Su andar máximo de 30,1 nudos se conseguía mediante tres hélices accionadas por sendos grupos turborreductores. El armamento principal, cuatro torres dobles con cañones de 380 mm, tenía una potencia destructiva igual a la de los cañones de 406 mm de buques más viejos. Además, este buque embarcaba doce piezas de 150 mm en torres laterales, una batería de 16 cañones antiaéreos de 105 mm, una de 16 de 37 mm y otra de 12 de 20 mm. En el combés, a popa de la chimenea, llevaba una catapulta para el lanzamiento de seis hidroaviones Arado Ar 196.

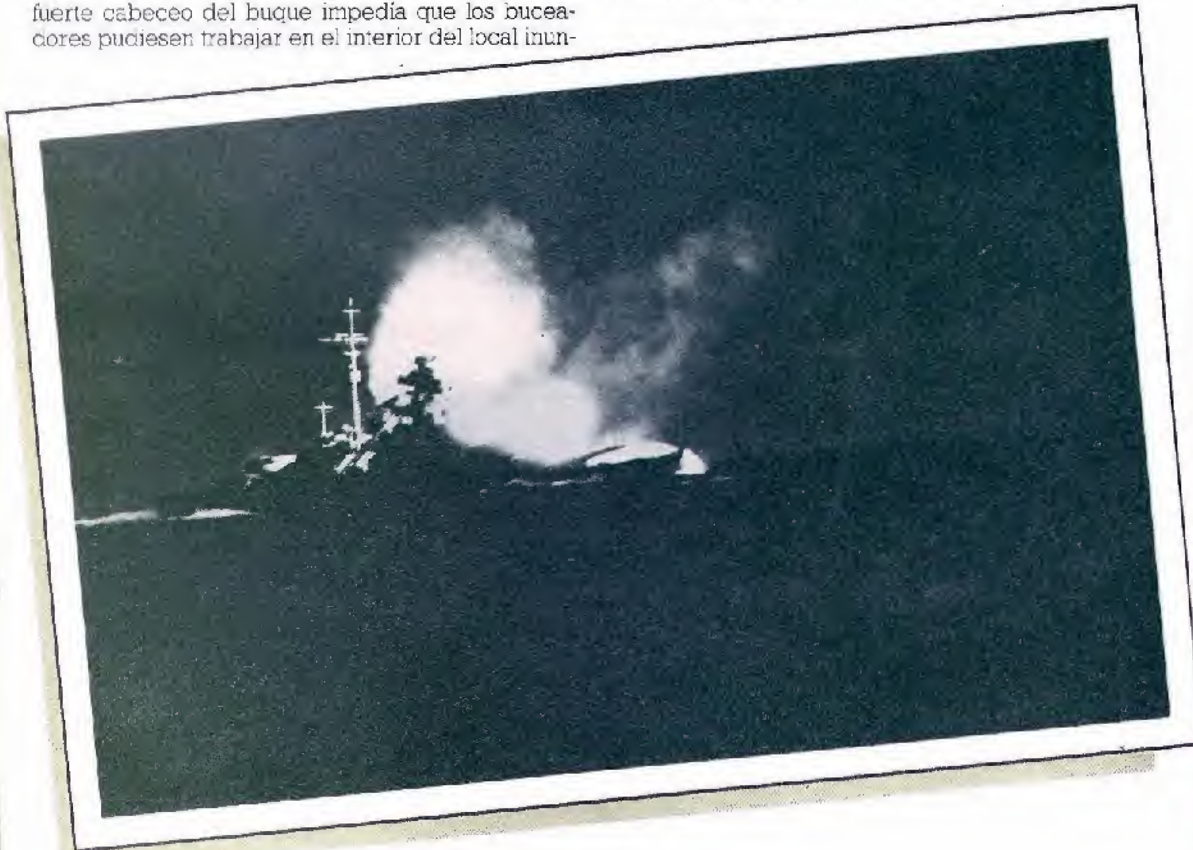
por las dos bandas y obligarle a dividir su fuego. Descendieron a 150 m y en ese momento todas las piezas del *Bismarck* (incluidas las de grueso calibre) abrieron fuego contra ellos. Pero no cejaron y liberaron sus torpedos a escasa distancia del buque.

Milagrosamente, todos los aviones regresaron al *Ark Royal*, si bien dos tan dañados que sólo servían para chatarra. Los pilotos reclamaron dos impactos, uno en la banda de babor y otro en la aleta de estribor. Ansiosamente, esperaron cualquier indicio de confirmación. Este llegó pronto, procedente del *Sheffield*: «El enemigo vira 349 grados», seguido al poco tiempo por «El enemigo sigue rumbo norte». Esas novedades eran increíbles: el *Bismarck* había invertido el rumbo y se dirigía hacia la flota británica. Debía haberle pasado algo muy serio.

Así era. El impacto en el costado de babor había tenido poco efecto, pero el torpedo que dio en la aleta de estribor había penetrado e inundado el local de los servomotores de los timones, que quedaron calados 15 grados a babor. En el puente se intentó corregir la escora mediante las propias máquinas pero, pese a todos los esfuerzos, los inmovilizados timones se empeñaron en alejar el buque de Francia y dirigirlo hacia los británicos.

No había manera de arreglar los timones, pues el fuerte cabeceo del buque impedía que los buceadores pudiesen trabajar en el interior del local inundado o que se pudiese acceder a ellos desde el exterior. Cuando cayó la noche la dotación del *Bismarck* comprendió que no había salvación. Lütjens comunicó a Berlín que pensaba combatir hasta la última salva y Berlín contestó que enviaba submarinos y aviones en su ayuda y que toda Alemania estaba con ellos.

Ahora podría intervenir Tovey con sus dos acorazados, pero prefirió no hacerlo de noche por temor a confundir amigos con enemigos y decidió esperar hasta la mañana siguiente a fin de contar con las ventajas del mar y la luz. Poco después de las 08,30 del 27 de mayo, el acorazado que había traído de cabeza a los británicos durante varios días comenzó a perfilarse en el horizonte, negro, enorme y a mer-





Abajo, izquierda: las piezas del *Bismarck* abren fuego sobre el *Hood* poco antes del amanecer del 24 de mayo de 1941. El acorazado británico se hundió en seis minutos. Abajo, derecha: el HMS *Devonshire* recoge supervivientes de la dotación del *Bismarck*.

ced del destino. Estaba en franca inferioridad numérica, pero no cabía confiarse: había enviado el *Hood* al fondo en sólo seis minutos.

Abrió el combate el *Rodney*, después el *King George V* y ambos lograron los primeros impactos. El *Bismarck* devolvió el fuego, en principio de forma precisa pero después, con sus artilleros demasiado cansados después de seis días de tensión constante, comenzó a flaquear. Pronto se unieron a la batalla dos cruceros, el *Norfolk* y el *Dorsetshire*, que acababa de llegar procedente del sur. Los cuatro buques cañonearon al *Bismarck* sin misericordia y éste, en tiempos un barco altivo y marinero, se convirtió lentamente en un pecio en llamas. Escoró a babor, con las superestructuras de proa ardiendo, sus cañones mudos —uno o dos de ellos abatidos como flores muertas o apuntando hacia un cielo vacío—, y la cubierta inundada de humo. Algunos marineros saltaban por la borda mientras la mayoría yacían atrapados en los pañoles.

El *Dorsetshire* se aproximó para asestarle el *coup de grâce*, en forma de dos torpedos hacia un costado y uno hacia el otro. Pero uno de los oficiales del *Bismarck* había dado la orden de abrir las válvulas de toma de mar y ahora el buque embarcaba grandes cantidades de agua. Poco después de las 10,00, el buque dio la banda hasta que la chimenea quedó horizontal con la superficie y después enseñó la quilla. Lentamente, primero se hundió de popa y desapareció para siempre el que había sido el más poderoso de los acorazados europeos.

Varios cientos de supervivientes se mantenían a flote. El *Dorsetshire* y el destructor *Maori* habían recogido un centenar de ellos cuando se divisó a unas dos millas lo que parecía ser el periscopio de un submarino. Así, y muy a su pesar, los dos comandantes británicos decidieron que lo mejor era abandonar el área a toda máquina y dejar a los náufragos a su suerte.

Así concluyó el primer y último crucero operacional del *Bismarck*, que en ocho días navegó del Báltico al golfo de Vizcaya, durante el que perdieron la vida dos almirantes y 4.000 marineros, y en cuya persecución habían tomado parte más de 50 buques de porte y unos 300 aviones. Fue uno de los grandes capítulos épicos de la historia de la guerra en el mar, comparable con las batallas de Salamina, Tsushima o Jutlandia.

Al cabo de un mes, gracias a que se conocía el código de las máquinas cifradoras Enigma alemanas, los británicos hundieron los cisternas que iban a apoyar al *Bismarck* en su gran aventura. Si bien los submarinos alemanes perseveraron en su campaña contra los convoyes durante otros dos años, el cordón umbilical con Estados Unidos no se cortó, pero si el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* hubiesen podido actuar según lo previsto quizá la historia habría sido muy diferente.



ÁGUILAS EN EL CIELO

En el espacio aéreo de Líbano, la Fuerza Aérea de Israel lanzó un ataque devastador contra los emplazamientos de misiles antiaéreos sirios en el valle de la Bekaa

Cuando los carros y transportes oruga acorazados de las Fuerzas de Defensa Israelíes (FDI) irrumpieron hacia el norte durante los primeros días de la operación «Paz para Galilea», montada para expulsar de Líbano a la Organización para la Liberación de Palestina, los generales del Alto Mando israelí estaban convencidos de que ello iba a suponer un enfrentamiento inevitable con las fuerzas sirias estacionadas en ese país. Los sirios habían entrado en Líbano en junio de 1976 en un intento de pacificar la guerra civil libanesa y en junio de 1982 su presencia en el país comprendía varias brigadas acorazadas y mecanizadas desplegadas en el estratégico valle de la Bekaa, protegidas por al menos 19 baterías de misiles superficie-aire (SAM) de fabricación soviética. Si los israelíes querían obtener la superioridad aérea, antes deberían destruir esos emplazamientos SAM.

Muchos de los pilotos de la Fuerza Aérea de Israel (FAI) contemplaban la perspectiva de asestar un golpe resolutivo a las defensas sirias con cierto grado de inquietud. Las experiencias anteriores de la FAI con los misiles antiaéreos árabes no eran muy alentadoras. Tras la pérdida de 103 aviones durante la guerra del Yom Kippur de 1973 (la mayoría de

LA FUERZA AEREA DE ISRAEL

La Fuerza Aérea de Israel (FAI) nació a partir de varios aeroclubes civiles controlados por el Sherut Avir (servicio de aviación) de la Hagana en 1947.

Una vez que el Sherut Avir fue sustituido por la FAI en 1948, sus agentes acudieron a Gran Bretaña, Checoslovaquia y EE.UU. para adquirir aviones procedentes de los excedentes de guerra.

Si bien la FAI actuó meritoriamente en la guerra de independencia de 1948, el alto mando israelí asumió que ésta debía convertirse en una organización altamente profesional si quería sobrevivir ante la superioridad numérica de sus vecinos árabes. En 1953, Dan Tolkovski accedió al mando de la FAI e inmediatamente puso en marcha una serie de cambios que formaron el sustrato de la Fuerza Aérea israelí actual. Convencido de que la inferioridad numérica podía compensarse con superioridad cualitativa, estableció avanzados programas de entrenamiento para que sus pilotos pudiesen tripular los aviones más modernos existentes. Tolkovski adoptó la filosofía de infligir graves pérdidas a la aviación enemiga en las primeras fases de cualquier conflicto. Así, la FAI tenía dos tareas básicas: destruir los aviones enemigos en el suelo y, de conseguirlo, después suministrar apoyo aéreo a las fuerzas terrestres propias. En las guerras libradas desde que Tolkovski asumió el mando, la FAI se ha convertido en una de las mejores fuerzas aéreas del mundo.

(Arriba: el distintivo de la Fuerza Aérea de Israel.)

Fotografía principal: dos F-4 Phantom II de la Fuerza Aérea de Israel durante el ataque a los emplazamientos antiaéreos sirios en la Bekaa, el 9 de junio de 1982. Abajo: un F-15 Eagle se dispone a realizar una salida de cobertura de los aviones de interdicción israelíes.

ellos a manos de las defensas de superficie), la FAI consideraba a los SAM más peligrosos que los propios interceptadores enemigos.

Cuando se produjo la invasión, la amenaza de los misiles tenía dos vertientes: los sistemas infrarrojos portátiles SA-7 «Grail», en manos de la mayoría de unidades de tierra sirias, y las baterías de los SA-2 «Guideline», SA-3 «Goa» y SA-6 «Gainful» guiados por radar concentradas en la Bekaa. De los dos grupos de sistemas, el segundo era el más peligroso para los israelíes. Los SA-7 no iban a presentar demasiados problemas, pues los pilotos de la FAI eran duchos en el lanzamiento de señuelos térmicos de alta intensidad que desviaban a los misiles infrarrojos de sus objetivos.

En el verano de 1982, las defensas sirias en la Bekaa consistían en dos baterías de SA-2, dos de SA 3 y por lo menos 15 de SA-6, junto a sus correspondientes radares y centros de control. Este sistema defensivo se hallaba en Líbano desde hacía un año, de modo que los israelíes habían tenido tiempo suficiente de localizar sus emplazamientos.

A raíz de la guerra del Yom Kippur, la FAI se había equipado con algunos de los sistemas de vigilancia electrónica más avanzados, que utilizó para identificar las baterías SAM enemigas antes de lanzar la operación «Paz para Galilea». Empleó básicamente dos métodos: estaciones en tierra que rastreaban la atmósfera en busca de las «improntas» generadas por los radares sirios, y aviones RF-4E Phantom II o vehículos de control remoto (VCR) encargados de la necesaria cobertura fotográfica.

En base a estos y otros medios de recolección de datos, se confeccionó un plan de interdicción contra las baterías antiaéreas en la Bekaa, que se puso en práctica el 9 de junio, inmediatamente antes de los primeros enfrentamientos de las FDI con las fuerzas de tierra sirias. Ese plan era complejo en extremo, pues suponía la participación de casi todos los modelos de aviones de que disponía Israel. Los de guerra electrónica, incluidas versiones militares de transportes comerciales Boeing 707 y estaciones en tierra, abrirían el ataque interfiriendo los radares de alerta temprana y de Interceptación Controlada desde Tierra (ICT) de la Fuerza Aérea de Siria (FAS), junto con su red de comunicaciones aire-tierra.

Una vez entraran en acción las contramedidas electrónicas, una fuerza de interdicción en varias oleadas, armada con misiles antirradiación Shrike (que se guían hacia emisiones de radar), bombas Maverick guiadas por televisión y de racimo, atacaría los emplazamientos SAM. Además, se usarían también los misiles superficie-superficie de corto alcance Wolf del Ejército israelí. La FAI tomó medidas para proteger a sus aviones de ataque: una fuerza de caza, integrada por los modernos F-15 Eagle y F-16 Fighting Falcon, se encargaría de los interceptadores enemigos, al tiempo que las plataformas de alerta temprana E-2C Hawkeye proporcionarían cobertura radárica del valle y servirían para el control global de la operación.

El ataque iría encabezado, a primeras horas de la tarde, por una oleada de 24 F-4E Phantom II, de modo que a mediodía el personal de tierra en las bases de Mahanayim, Haija y Ramat realizaba ya las últimas comprobaciones de los aviones. Los prepara-



McDONNELL DOUGLAS F-15A EAGLE

La propuesta de desarrollo de un nuevo caza estadounidense de superioridad aérea todo-tiempo ganó carta de naturaleza cuando, en julio de 1967, la URSS desveló la existencia de sus formidables MiG-23 y MiG-25. McDonnell Douglas consiguió el contrato en 1969 y el primer F-15A Eagle salido de las líneas de montaje de St. Louis voló el 27 de julio de 1972. El diseño del F-15 podría resumirse como una simplificación del de su homólogo naval, el Grumman F-14 Tomcat. Monoplaza de ala fija, el Eagle introducía una nueva planta motriz, dos turbofan con postcombustión Pratt & Whitney F-100-PW-100 de 10.800 kg de empuje que le permitieron batir varios de los récords de despegue y trepada vertical establecidos por el MiG-25 «Foxbat». Con una velocidad máxima de Mach 2,5 y un techo de 30.000 m, el Eagle era superior al MiG-23 «Flogger» soviético. Básicamente un avión de combate aire-aire, el F-15A puede también lanzar una carga ofensiva de 7.260 kg a velocidades supersónicas. Su arsenal de combate aéreo consiste en cuatro misiles AIM-9 Sidewinder y un cañón M61A1 de 20 mm. El Eagle es un avión muy maniobrable, con una cubierta de burbuja que proporciona un excelente sector visual. El corazón electrónico del F-15A es un avanzado radar de impulsos Doppler Hughes APG-63, que puede seguir objetivos a una distancia de 160 km. Como decía un piloto israelí: «Te sientes "superveloz" a los mandos de un F-15... puedes hacer lo que quieras. No importa cuán alta sea tu velocidad de reacción, pues la del F-15 es siempre superior. Es sorprendente la de cosas que puedes hacer con él. Sólo estás limitado por tu propia resistencia física».

tivos del ataque habían sido ciertamente complicados debido a la naturaleza especializada de la munición que iba a emplearse: tanto el AGM-45 Shrike como el AGM-65 Maverick requerían que los F-4 que iban a lanzarlos fuesen modificados.

La tensión previa al combate se reflejaba en los rostros del personal de vuelo mientras esperaba las últimas instrucciones. Aparte del habitual flujo de adrenalina estimulado por la perspectiva de entrar en acción, los pilotos y los oficiales de sistemas se sentían incómodos en sus trajes anti-g bajo el calor del mediodía. Estaban preocupados por el lanzamiento de los AGM-45, que requería una preparación considerable y que la FAI no había utilizado en combate desde 1973. Aunque los pilotos se habían entrenado con estos misiles, existía un buen trecho entre una salida de instrucción y otra de carácter bélico. Sin embargo, esas tripulaciones habían recibido buenas noticias: los sirios empleaban sus SA-6, sistemas dotados de una gran movilidad, en emplazamientos fijos, con lo que iban a resultar mucho más fáciles de localizar y destruir.

Mientras las tripulaciones de los aviones de ataque realizaban sus últimos preparativos, los elementos de apoyo comenzaron a reunirse. Por lo menos uno de los cuatro Hawkeye de la FAI alzó el vuelo y se dirigió hacia el mar a fin de estacionarse al largo de la costa libanesa. Cuando los pilotos establecieron el área de patrulla, los tres oficiales de sistema alojados en la sección central del fuselaje comprobaron una y otra vez su sensitivo equipo electrónico. Cada uno de ellos se sentaba frente a una pantalla en la que aparecía la información recogida por el poderoso radar APS-125 del avión y los demás sistemas receptores. El oficial instalado más a popa, quien iba a actuar como controlador de la inminente batalla, prestaba atención particular a sus enlaces de radio VHF y UHF, que le servirían para comunicar sus instrucciones y avisos a los cazas de cobertura superior.

Una vez realizadas las verificaciones, los oficiales de sistemas se pusieron a esperar acontecimientos. Uno de ellos, nuevo en Hawkeye, no pudo evitar las náuseas a medida que el avión realizaba unos curiosos y constantes virajes planos a fin de mantener la antena situada en su enorme rotódomo, emplazado sobre el fuselaje, alineada correctamente. El deseo de vomitar se supera al cabo de unos cuantos vuelos, pero este hombre era todavía nuevo en estas lides.

Desde otros aeródromos, los Boeing 707 de guerra electrónica despegaron poco después que el



EL BAUTISMO DEL EAGLE

El 27 de junio de 1979, el piloto de un F-15 israelí reclamó la primera victoria conseguida por un avión de este tipo, un MiG-21J de la Fuerza Aérea de Siria. Este piloto (cuyo nombre no se reveló por cuestiones de seguridad) describe la acción desde el momento en que su fuerza de interdicción recibió el aviso de la aproximación de aviones enemigos sobre Sidón: «Pusimos rumbo hacia ellos inmediatamente, pues sabíamos que el combate sería para el que llegase el primero. Al cabo de unos segundos me había colocado a la cola de uno de ellos, en posición de disparo. Cuando mi misil infrarrojo adquirió el objetivo, lancé inmediatamente. El MiG no tuvo oportunidad de evadirlo (lancé de muy cerca) y explosionó, alcanzado aparentemente en el sistema de combustible. Rompí el contacto en pos de un segundo MiG, pero no había ningún otro. Mientras me encargaba de "mi" MiG, mis compañeros se habían ocupado de otros cuatro».

Arriba, izquierda: captado por la fotoametralladora de un caza israelí, un MiG-21 sirio es alcanzado por un misil aire-aire. La mayoría de los combates se desarrollaron en cotas comprendidas entre los 3.000 y 6.000 m. Izquierda: vista de perfil de un interceptador F-15 israelí.

Extremo izquierdo: un armero israelí amuniciona el cañón de un caza, mientras (a la izquierda) otros miembros del personal de tierra efectúan las últimas verificaciones en un A-4 Skyhawk. Las patrullas de A-4 se dedicaron a atacar las posiciones sirias en la Bekaa una vez que la fuerza principal de interdicción hubo anulado los emplazamientos antiaéreos. Arriba: un F-4 Phantom II, armado con misiles Sidewinder y Shafrir, se dispone a iniciar la carrera de despegue.

Hawkeye. La tarea de los 707, quizá los aviones más secretos de la FAI, era emitir señales que interfirieran la red de comunicaciones sirias en el momento apropiado. Especialmente convertidos para ello, iban llenos de antenas y llevaban grandes cantidades de equipos electrónicos. Quedaban lejos los días en que sus cabinas principales albergaban filas de asientos. Ahora, éstas quedaban atestadas de bastidores que soportaban las «cajas negras» necesarias para su «arte negro», consolas de presentación de datos y literalmente miles de cables.

Poco después de las 13,00, hora local, los tripulantes de la oleada de ataque subieron a sus F-4, que poco después rompieron el silencio de los aeródromos con el ruido estridente de sus 48 motores de reacción, salieron de sus abrigos y se alinearon para las últimas verificaciones. El personal de tierra, con sus oídos protegidos mediante cascos acolchados, efectuó una rápida inspección visual de los aviones y despejó el área. Con los motores a su régimen máximo y la postcombustión encendida, los F-4 despegaron dejando tras de sí las características trazas de humo negro mientras ponían rumbo hacia la Bekaa.

Una vez en el aire, los Phantom descendieron a muy baja cota y se dividieron en sus formaciones de ataque. Con un estricto silencio radio, se dirigieron hacia el norte rozando casi los campos de labranza, que debido a la velocidad parecían una superficie arenosa uniforme. Volar a cotas tan bajas y velocidades tan elevadas requiere preparación y rapidez de reflejos. Mientras los pilotos se concentraban en seguir el rumbo sin chocar contra el terreno, los oficiales de sistemas verificaban su equipo. En esta fase del vuelo, su tarea más importante era controlar los parámetros del vuelo y los instrumentos de la planta motriz. Debían estar muy pendientes a fin de advertir rápidamente al piloto en el momento que un indicador no señalase el valor adecuado y, al mismo tiempo, vigilar la vulnerable posición de las seis en punto por si aparecían aviones hostiles.

Los radaristas sirios y sus instructores soviéticos habían detectado los primeros signos de actividad enemiga

A medida que se aproximaban los Phantom, los radaristas sirios y sus instructores soviéticos detectaron los primeros síntomas de que algo no andaba bien. Lo que no supieron entender, empero, era que los puntos brillantes que aparecían en sus pantallas no correspondían a aviones de la FAI, sino a VCR israelíes de reconocimiento equipados con reflectores radáricos a fin de dejar la misma firma que aparatos de combate. Una vez que los SAM sirios entraron en acción contra esta «amenaza», los VCR habían conseguido su objetivo: la atmósfera se llenó de señales que iban a servir para que los receptores de los misiles de antirradiación Shrike de los Phantom se dirigiesen hacia ellas.

Cuando los radares sirios localizaron los objetivos «auténticos», los equipos de alerta radárica de los Phantom empezaron a emitir señales de alarma. Pero pese al evidente peligro, los pilotos israelíes perseveraron. A las 14,00 horas, los Phantom efectuaron una vertiginosa ascensión a fin de situarse a la cota ideal de lanzamiento de sus armas. Cuando los aviones realizaron esta maniobra, la visión de sus ocupantes se nubló debido al efecto de la gravedad, que fue compensada al hincharse los trajes anti-g para controlar el flujo sanguíneo. Los aviones armados con los ACM-45 culminaron la trepada y, al mismo tiempo que lanzaban los misiles, viraron en redondo a plena potencia de los motores. En los avio-



Arriba: a finales de los años setenta, Israel invirtió en el desarrollo de sofisticados medios de vigilancia, como este vehículo de control remoto Mastiff Mk III situado sobre su camión lanzador.



Abajo: con la postcombustión encendida, un F-16 israelí sobrevuela el valle de la Bekaa. Durante los combates del 9 de junio, los israelíes reclamaron el derribo de 70 aviones enemigos sin pérdidas propias. En la parte inferior: una plataforma de alerta temprana E-2C Hawkeye escruta el espacio aéreo libanés.

nes equipados con los Maverick, los oficiales de sistemas guiaron los AGM-65 durante el tiempo que éstos tardaron en cubrir los 35 km que distaban hasta el objetivo.

Momentos después, el primer Shrike alcanzó su objetivo, destruyó por completo la gran antena de radar de una unidad siria al tiempo que enviaba cientos de fragmentos de metralla contra la cabina de control de la batería y aturdía a sus ocupantes. No muy lejos, un Maverick cayó sobre un segundo radar, al que pulverizó junto a sus supervivientes.



Pero para quienes se hallaban cerca de las estaciones de control fueron todavía más terroríficas las explosiones de los misiles Wolf, que comenzaron a sumarse a la confusión general.

Más al norte, en la propia Siria, los operadores de los radares de alerta temprana e ICT comenzaron a asimilar lo que estaba sucediendo y ordenaron el urgente despegue de cazas MiG-21 y MiG-23 de la FAS. Cuando estos aparatos de fabricación soviética pusieron proa hacia Líbano, el controlador táctico a bordo del Hawkeye emitió su primera «alerta MiG» y comenzó a guiar a los F-15 y F-16 de cobertura superior hacia el área de interceptación previsible. A bordo de los 707, que volaban a alta cota sobre Israel, los aparatos de interferencia funcionaban a pleno rendimiento. Estos, combinados con los equipos terrestres de perturbación y con los sistemas de interferencia de comunicaciones y reflexión radárica instalados bajo los planos de aviones Skyhawk, contribuyeron a llenar las pantallas de los radares sirios con la «hierba» a través de la que no se puede distinguir nada con claridad. Esas interferencias anularon los enlaces por radio entre los controladores en tierra enemigos y sus aviones, de modo que los sirios no pudieron guiar sus cazas contra la oleada de ataque israelí.

En la Bekaa, el primer ataque israelí concluyó en cuestión de segundos y detrás de él quedaron espesas columnas de humo alzándose hacia el cielo de la tarde. Pero los problemas de los sirios no habían acabado pues, cuando la primera oleada israelí puso rumbo a casa, otros 40 Phantom, Kfir y Skyhawk sobrevolaban el valle y multiplicaban la devastación con sus bombas de racimo y Maverick.

Por encima de la segunda oleada de ataque, a unos 4.500 m, los F-15 y F-16 israelíes entraban en combate contra la flor y nata de la aviación siria. Por medio de sus radares, los pilotos israelíes identificaron al enemigo a una distancia de 16 km. Inmediatamente, los israelíes se lanzaron sobre sus presas. Los MiG-21 y MiG-23 intentaron abrirse paso, pero los Eagle y Fighting Falcon estaban prestos a lanzar sus misiles aire-aire. Picaron, los aviones sirios se agrandaron cada vez más en sus visores y luego desaparecieron abruptamente convertidos en bolas de llamas rojas y naranjas tras ser alcanzados por los misiles.

Los israelíes no perdieron un sólo avión durante los primeros ataques y esa situación se mantuvo en el curso de los combates restantes. A la segunda oleada de ataque siguió una tercera, y luego una cuarta que hostigó a los sirios en el valle hasta la caída de la tarde. De los aproximadamente 100 MiG enviados contra los ataques israelíes, sólo 30 regresaron a sus bases: tal había sido la eficacia de la cobertura superior de los F-15 y F-16.

Una vez hubo aterrizado el último avión israelí en su base, las tripulaciones, jubilosas, empezaron a asimilar que la operación había sido un éxito total. No sólo había sido eliminado su objetivo primario, los SAM de la Bekaa, sino que la FAI se había revelado inconmensurablemente superior en combate aire-aire sobre el más reciente material de vuelo de fabricación soviética en manos de los sirios.

En términos puramente militares, la superioridad aérea obtenida sobre la Bekaa ese mes de junio no se perdió ni se vio amenazada en el futuro. En efecto, sólo al cabo de tres años después los sirios consiguieron reestructurar un sistema creíble de defensa aérea en la región, cuando los israelíes habían iniciado ya su retirada de Líbano. Sin embargo, el aspecto más gratificante de esa operación fue que todos los pilotos y oficiales especialistas israelíes que participaron en ella pudieran volver sanos y salvos, listos para asumir nuevas misiones.



MERODEADORES EN LA JUNGLA

LOS MERODEADORES (MARAUDERS) DE MERRILL

En agosto de 1943, las unidades de infantería estadounidenses estacionadas en el Pacífico, el Caribe y EE.UU. recibieron un despacho en el que se pedía voluntarios experimentados en la lucha en la jungla, con los que se formaría una unidad de incursión denominada «Galahad». Durante las semanas siguientes se presentaron 3.000 hombres y a mediados de septiembre los últimos de ellos partieron de San Francisco con destino a la India.

Llegados a Bombay el 31 de octubre, siguieron dos cursos de entrenamiento intensivo sobre supervivencia en la jungla. En enero de 1944 fue bautizada 5307.ª Unidad Compuesta (Provisional) y puesta a las órdenes del general de brigada Frank Merrill. La 5307.ª, rápidamente apodada los Merodeadores de Merrill (cuyo emblema aparece sobre estas líneas), consistía en tres batallones que, a su vez, estaban subdivididos en dos agrupaciones de combate: el 1.er Batallón tenía las agrupaciones Roja y Blanca; el 2.° las Azul y Verde; y el 3.° las Caqui y Naranja. Cada agrupación tenía 16 oficiales y 456 suboficiales y soldados. Antes de su disolución el 4 de agosto de 1944, esta unidad libró cinco combates importantes y 30 menores contra los japoneses. Los Merodeadores fueron las primeras fuerzas estadounidenses enviadas a combatir al continente asiático durante la II Guerra Mundial.



Arriba: una sección de acemileros de los Merodeadores de Merrill se toma un respiro en la pista entre Auche y Nhpum Ga, al norte de Birmania.
Abajo: armada con carabinas fusiles y subfusiles, una escuadra de exploradores avanza en la jungla.

En la tórrida y húmeda jungla birmana, los Merodeadores de Merrill libraron una batalla sangrienta e inflexible contra las fanáticas fuerzas japonesas

Con las primeras luces del 28 de marzo de 1944, la Agrupación de Combate Azul del 2.º Batallón de los Merodeadores de Merrill comenzó a retirarse de la localidad birmana de Auche en dirección a Nhpum Ga. Tenía por delante una marcha de 6 km de jungla densa e infectada de sanguijuelas. Los hombres estaban exhaustos: en los últimos cinco días habían cubierto 112 km atravesando 110 ríos y librado una batalla feroz y a corta distancia contra los japoneses. Aunque el camino no era mucho, tardaron cinco horas en llegar a su destino. La pista era pronunciada, cubierta de un barro espeso que llegaba a los tobillos y, en algunos sitios, muy resbaladiza. Uno de los Merodeadores recuerda que:

«Más que nada era cuestión de esperar que ellos [la avanzadilla] reconociese el siguiente trecho. La mochila, el arma, la munición, el machete, la cantimplora; todo pesaba. Las cinchas se clavaban en la piel. Podías sentarte y apoyarte sobre la mochila para descansar los hombros, pero mantener la cabeza inclinada 45 grados cansaba el cuello, y además, te resultaba muy difícil levantarte rápidamente. Así pues, solíamos aguardar de pie, ligeramente inclinados hacia adelante».

Pero esas fatigas no eran el peor problema. A unos pocos cientos de metros de Auche, los japoneses abrieron fuego con piezas de 76 mm desplegadas en Warong, un poblado situado unos 3 km al sur. Los artilleros ahorquillaron rápidamente a los estadounidenses y se embarcaron en un bombardeo sostenido. Uno de los primeros proyectiles alcanzó de lleno a un soldado, que saltó echo pedazos, y otro cayó en un árbol cercano y lanzó letales astillas contra la columna. La retirada, que debía ser ordenada, se convirtió en una carrera.

Los Merodeadores, unidad de incursión profunda formada por unos 3.000 norteamericanos, era pieza clave de la estrategia aliada para expulsar de Birmania a los japoneses, que la habían ocupado en 1942. Como preludio a una gran ofensiva se envió a los Merodeadores, que pertenecían a las fuerzas del teniente general Joseph Stilwell, a atacar las líneas de suministro del enemigo. Su primera incursión, en febrero de 1944, fue un éxito y Stilwell dispuso que los Merodeadores efectuasen un ataque simultáneo contra Shaduzup e Inkangahtawng en marzo. Ambas acciones encontraron una fuerte resistencia y los Merodeadores fueron obligados a retirarse combatiendo hacia Hsamshingyang. Los japoneses, sin embargo, cayeron sobre la retaguardia del 2.º Batallón de los Merodeadores el 28 de marzo.

A las 10,30 horas, gran parte del 2.º Batallón había llegado a Nhpum Ga, una aldea situada a 900 m de altura desde donde se dominaba la base aérea avanzada de los Merodeadores en Hsamshingyang. El oficial médico del batallón, el comandante Bernard Rogoff, improvisó un hospital de sangre y recibió su primer herido. Rogoff recuerda este caso en particular:

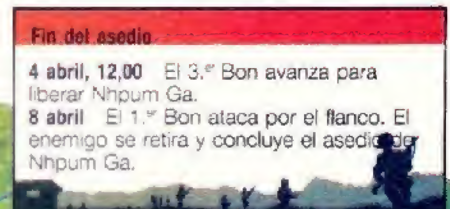
«Un hombre, un tipo grande armado con un subfusil, que temblaba y se le saltaban las lágrimas. Me sollozó "comandante, no tengo miedo, le digo que

El asedio de Nhpum Ga
5307.ª Unidad Compuesta
Marzo-abril de 1944

A finales de marzo de 1944, el avance de los Merodeadores de Merrill hacia Inkangahtawng cortó la carretera que discurría al Norte de la base japonesa de Kamaing. El 24 de marzo los japoneses contraatacaron y comenzó la retirada estadounidense hacia Nhpum Ga.







1.er Bon
8 abril
Hsamshingyang
3.er Bon
Tanai Hka
Hkuma Hka
4 abril
Nhpum Ga
8 abril
8 abril
9 abril
Kauri
a Moguang

El asedio de Nhpum Ga

28 marzo, 10,30 El 2.º Bon de los Merodeadores llega a Nhpum Ga y se atrinchera. Los japoneses lanzan un ataque demoledor.
31 marzo El 2.º Bon queda aislado del 3.º. Pese a ello, resiste durante varios días fuertes ataques japoneses.

Clave
Merodeadores
Fuerzas japonesas
Posiciones de los Merodeadores
Posiciones japonesas

alza
muelle recuperador
extractor
palanca de armado
palanca de actuación
masa del cierre
percutor
punto de mira
eyector
mecanismo de arrastre de la cinta
cartucho en la recámara
amortiguador
pistolete
disparador
fijación al sistema de elevación
palanca de seguro
bloqueo del cierre
bloqueo de la leva
acelerador
cierre del cajón de mecanismos
cinta de munición
fijación al trípode

La ametralladora Modelo 1919, diseñada por John Browning, era un arma robusta, fiable y de fácil transporte. A temperaturas de operación normales, la Browning podía mantener una cadencia de 60 dpm durante 30 minutos sin que el cañón se recalentase y cualquier interrupción se solucionaba con facilidad. Bastante ligera (pesaba 20 kg incluido el trípode) y muy manejable, era un arma ideal de infantería y su versión A4, usada en la II Guerra Mundial, equipó a la mayoría de las compañías de primera línea. Cuando era utilizada en unidades de infantería, se montaba sobre el trípode M2 y sus dos sirvientes regulaban la elevación y la depresión mediante un volante situado entre las dos patas traseras del trípode. Su alimentación consistía en una cinta de tela que alojaba 150 cartuchos del modelo M1906 de 7,62 mm. Aunque la Browning fue un arma de primera clase en su versión básica, durante la guerra padeció varias modificaciones: el pistolete original fue sustituido por una culata como la de cualquier fusil y se instaló también un bípode ajustable, junto a un asa de transporte y una bocacha apagallamas. La ametralladora ligera Browning sirvió en todos los teatros de la guerra.

no tengo miedo. Sólo que no puedo dejar de temblar". Otros, peor heridos, se sobresaltaban y chillaban cada vez que un proyectil caía cerca, y los proyectiles se acercaban cada vez más».

Como ese bombardeo era el preludio de un ataque a gran escala, el comandante del batallón, teniente coronel McGee, ordenó que sus hombres construyesen defensas de fortuna. Al cabo de unas pocas horas, los Merodeadores habían construido un perímetro de 400 m de longitud y de 100 a 250 m de anchura. Visto desde arriba, parecía un ocho.

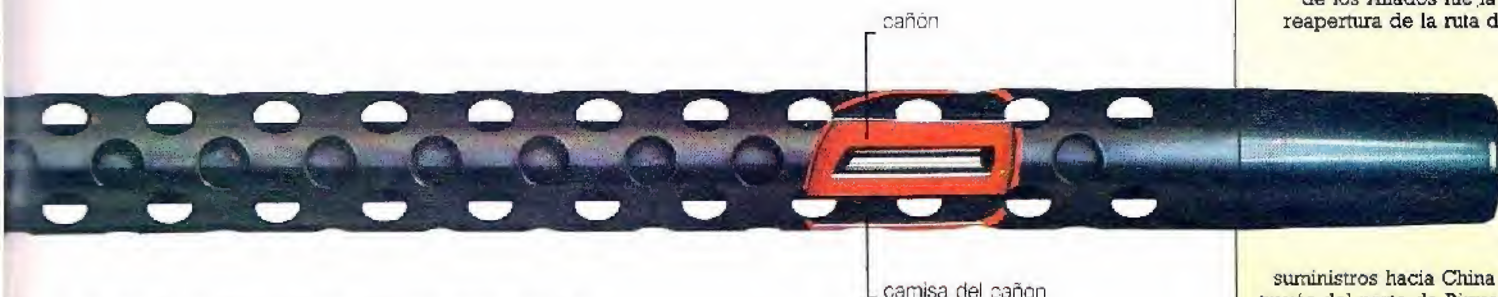




M1919A4 MG

Calibre 7,62 mm
Longitud 104 mm
Peso 14 kg
Alimentación por cinta

Sistema de acción por retroceso
Cadencia de tiro (práctica) 120 dpm
Velocidad inicial 860 m por segundo
Alcance máximo efectivo 1.000 m



Arriba: la ametralladora Browning M1919A4. Utilizada durante la campaña de los Merodeadores en el norte de Birmania, su fiabilidad y elevada potencia de fuego se ganaron el aprecio de la tropa, que la empleó con efectos devastadores contra las fuerzas japonesas.

McGee, que temía que por lo menos estaría allí algunos días, había elegido bien la posición: ocupaba toda la parte alta de la cota y rodeaba el único pozo de la zona.

Los japoneses lanzaron su asalto contra el perímetro del batallón casi inmediatamente. Su comandante, el coronel Maruyama de la 18.ª División, había recibido refuerzos del 1.er Batallón del 55.º Regimiento y, seguro de su superioridad, había ordenado que sus hombres aplastasen la retaguardia de los Merodeadores lo antes posible. Pese a la presión enemiga sobre las patrullas que operaban entre Nhpum Ga y Hsamshingyang, las comunicaciones entre la fuerza de McGee y el 3.er Batallón de los Merodeadores, en la segunda localidad, se mantuvieron durante dos días. Sin embargo, el 31 de marzo los japoneses emboscaron y causaron fuertes pérdidas a una patrulla del 2.º Batallón, y tanto éste como el 3.º quedaron incomunicados.

La posición de los Merodeadores era difícil en extremo: el 3.er Batallón se las veía y deseaba para contener a las patrullas enemigas que presionaban hacia el norte de Hsamshingyang y sería incapaz de apoyar a los hombres de Nhpum Ga en un plazo razonable.

Los japoneses atacaron Nhpum Ga con ferocidad suicida desde finales de marzo hasta que el asedio se levantó 10 días después. Todos los días, cada sector del perímetro de los Merodeadores hizo frente a una sucesión de cargas y, a veces, a series de ataques simultáneos bien coordinados. Las fuerzas enemigas estaban cubiertas con cañones y obuses de montaña de 75 mm, cuya elevada velocidad inicial era ideal para batir los improvisados refugios. Asentados en Kauri, a unos 900 m de Nhpum Ga, sus proyectiles llegaban antes que los Merodeadores pudiesen ponerse a cubierto.





Izquierda: unos Merodeadores posan junto a nativos *Kachin*, que les fueron de gran ayuda en la jungla. Abajo, izquierda: Frank Merrill y dos de sus japoneses de nacionalidad norteamericana, que servían como intérpretes. Abajo: tres Merodeadores, que emplean un casco de acero como improvisada cacerola, van a acompañar sus raciones de combate con unos puñados de arroz «capturado».

Los francotiradores japoneses, ocultos en la densa vegetación, eran un peligro constante

Los francotiradores japoneses, ocultos en la densa vegetación que rodeaba la cota, eran un peligro constante y enervante durante el día, y por las noches disparaban en dirección al ruido que causaban los soldados al intentar ampliar sus refugios o para enterrar los restos putrefactos de las mulas muertas. La precisión de los francotiradores obligaba a los Merodeadores a permanecer ocultos en sus trincheras, de modo que se creó un serio problema sanitario. Los soldados arrojaban sus desperdicios lejos de los pozos de tirador pero el problema no desaparecía, agravado por los restos de 75 mulas muertas que, después de 36 horas en el húmedo calor de la jungla birmana, estaban hinchadas grotescamente y pobladas de moscas.

BIRMANIA

Tras la invasión japonesa de Birmania en enero de 1942 y la retirada aliada a la frontera nororiental de la India, el principal empeño de los Aliados fue la reapertura de la ruta de suministros hacia China a través del norte de Birmania. La primera contraofensiva tuvo lugar en Arakán a finales de 1942 y su fracaso amenazó con echar por tierra los planes aliados. Sin embargo, meses más tarde tuvo éxito una incursión en profundidad realizada por los Chindit del general Orde Wingate.

La actuación de los Chindit reavivó los planes Aliados y en la conferencia de Casablanca y en la Trident de Washington el alto mando preparó una estrategia detallada sobre futuras operaciones en Birmania. Wingate asistió a la conferencia de Washington y sus argumentos en favor de dar un papel más relevante a sus Chindit obtuvo el beneplácito de los generales norteamericanos. Wingate proponía que sus fuerzas penetrasen en profundidad en territorio enemigo y estableciesen varios puntos fuertes que pudiesen ser reabastecidos desde el aire. Así, los Chindit podrían hostigar los convoyes, trenes y aeródromos japoneses.

Ello sugirió a los estadounidenses la creación de una fuerza propia para apoyar la campaña de los Chindit. Esta fuerza, los Merodeadores de Merrill, estaría bajo la supervisión del teniente general Joseph Stilwell («Joe Vinagre»), encargado de las fuerzas chinas que operaban junto a las fronteras birmanas. En octubre, tropas chinas de Stilwell abrieron la ofensiva contra los japoneses al norte de Birmania y en enero de 1944 los Merodeadores llevaron a cabo su primera incursión en profundidad



GENERAL DE BRIGADA FRANK MERRILL

Tras graduarse en West Point a finales de los años veinte, Merrill estuvo encuadrado en una unidad de caballería y después pasó al Instituto de Tecnología de Massachusetts. Merril había ya destacado por su profesionalidad y en 1938 fue nombrado viceagregado militar en Japón, lo que le permitió conocer bien el carácter japonés y asistir como observador a las maniobras del ejército de ese país. Cuando los japoneses atacaron Pearl Harbor en diciembre de 1941, Merrill se dirigía de Filipinas a Rangún, y permaneció en la capital birmana hasta que se unió al estado mayor del teniente general Joseph Stilwell, comandante de las fuerzas chinas en el norte de Birmania. Así, Merrill tomó parte en las primeras campañas en la jungla contra el avance japonés y acompañó a Stilwell en la famosa retirada de Birmania en mayo de 1942. Durante los 18 meses siguientes, Merrill permaneció junto a Stilwell y ascendió de comandante a general de brigada. A principios de enero de 1944 recibió el mando de los Merodeadores, que condujo personalmente en los primeros choques con los japoneses. Durante los meses siguientes, Merrill y sus hombres estuvieron en acción constantemente. Pero el desgaste físico de la lucha en la jungla afectó la salud de Merrill y a finales de marzo padeció el primero de varios ataques cardiacos. Tras unirse de nuevo a los Merodeadores a finales de abril, Merrill dirigió su última acción de la guerra, la batalla de Myitvina.







Arriba: unos acemileros limpian sus armas a la espera de un avión portador de suministros. Arriba, derecha: un mortero de 81 mm en acción. Abajo, derecha: avance hacia un blocao enemigo.

Al rayar el alba del día 31, la artillería y los morteros enemigos abrieron fuego en preparación de un asalto coordinado contra tres flancos de la posición norteamericana. El grupo principal consiguió aislar el suministro de agua del batallón. Su pérdida fue muy grave: los hombres se vieron forzados a beber el agua turbia que se filtraba en los agujeros abiertos por la Sección de Zapa y Demolición. Aunque la ración era magra, media botella por día, gran parte no se podía beber a causa de que algunas mulas muertas yacían en el agua. La escasez era crítica y McGee pidió un envío por vía aérea. Este llegó el 3 de abril: unos 2.500 litros lanzados en sacos de plástico resistente.

Pese a estar sometidos a bombardeos y ataques constantes, los Merodeadores estaban haciendo un buen papel frente a los japoneses. Hasta el 1 de abril sus bajas habían sido pocas: siete muertos y 25 heridos. Sin embargo, habían muerto unos 100 animales, cuyos cuerpos se pudrían en el perímetro. Su hedor se mezclaba con el de la descomposición de los cuerpos de unos 200 japoneses caídos en torno a la posición. A ello había que sumar las sanguijuelas, como recuerda un soldado.

«Los uniformes estaban llenos de manchas negras, de sangre seca. La región estaba infestada de estos monstruos repulsivos, gusanos negros capaces de contraerse como bolas o estirarse hasta un par de pulgadas.

«Por desgracia, la madre naturaleza había dado a estos bichos la capacidad de abrirte una herida sin que te dieses cuenta cuando dormías. Pero cuando te descubrías uno y lo arrancabas, tenías tus problemas para cortar el flujo de sangre, ya que su saliva contenía un anticoagulante.

«Quien más quien menos siempre estaba sangrando, pero las mulas aún lo pasaban peor; sus grupas



Soldado de los Merodeadores de Merrill, Birmania, 1944

Este soldado raso va bien pertrechado en comparación con muchos de sus compañeros. Tras semanas en la jungla birmana, el uniforme de faena verde oliva podía estar andrajoso. Su calzado consiste en botas de cuero marrón. Tanto su arma, el fusil semiautomático M1 Garand, como su casco M1 de fibra están manchados del barro de la región. El fusil M1 de 7,62 mm tenía un cargador integrado para ocho cartuchos y pesaba 4,2 kg. El correaje, la mochila y la cantimplora son las reglamentarias. En el cinturón lleva varias cartucheras, también de lona.

estaban siempre de color rojo y resbaladizas de sangre».

Aunque los hombres de McGee padecían sufrimientos inenarrables bajo estas condiciones, no cejaron en su agresiva defensa de Nhpum Ga. Una de las acciones más brillantes estuvo protagonizada por el sargento Roy Matsumoto. Cada tarde se internaba en la jungla a fin de obtener información acerca del enemigo, y de regreso de una de sus excursiones afirmó que los japoneses se concentraban para lanzar un ataque a gran escala contra una sección expuesta del perímetro. En esa zona, las trincheras estaban ocupadas por los 20 hombres del teniente McLogan y ya se habían revelado difíciles de defender. Según la información de Matsumoto, McLogan decidió evacuar la posición y retirar a sus hombres hasta la cima de una cota que dominaba la zona en peligro.

Al amanecer los japoneses atacaron: abría la carga una sección reforzada, que inundó de granadas las trincheras vacías. Animado por el aparente éxito de su ataque, un oficial que blandía una espada ordenó a sus soldados continuar colina arriba. En la cumbre, los hombres de McLogan estaban esperándoles y abrieron fuego cuando el enemigo estaba a unos 15 m de distancia.

Cuarenta armas —fusiles y subfusiles— barrieron las filas japonesas. Otro grupo, que seguía los pasos del primero, fue atraído al matadero por los gritos de Matsumoto, que hablaba japonés, y sufrió una suerte similar. En total, 45 japoneses, incluidos dos oficiales, quedaron tendidos frente a los norteamericanos. Como reconocimiento a su valor y entrega, Matsumoto fue más tarde condecorado con la Legión del Mérito y la Estrella de Bronce.

Mientras el 2.º Batallón mantenía su posición en Nhpum Ga, el 3.º de los Merodeadores, en Hsamshingyang, intentaba perforar a través de las fuerzas japonesas. Antes del 2 de abril había progresado poco, amén de obligar al enemigo a retirarse de las posiciones que ocupaba en torno a la base, pero ese día recibió una ayuda muy necesaria, un par de obuses de 75 mm y 400 proyectiles. Llegadas a las 09,30, esas piezas y sus sirvientes estuvieron preparados hacia las 11,00

Los obuses fueron utilizados a quemarropa contra los blocaos enemigos

Al día siguiente, el coronel Charles Hunter, que había asumido el mando de los Merodeadores a raíz de que el 28 de marzo Merrill padeciese un infarto, confió a sus oficiales las líneas maestras de su plan para liberar al 2.º Batallón. El 3.º atacaría el día 4 mediante su Agrupación de Combate Naranja a lo largo de la pista de Nhpum Ga, al tiempo que la Agrupación de Combate Caqui realizaba un avance por el flanco. Los obuses iban a ser empleados como medios de apoyo cercano contra los blocaos enemigos. El ataque debería comenzar a las 12,00 horas, y Hunter esperaba que McGee pudiese ser relevado al cabo de tres días.

Pese a estos preparativos, los Merodeadores progresaron lentamente hacia sus objetivos debido a la implacable defensa japonesa. Uno de los mensajes intercambiados entre el comandante Lew, al mando de la Agrupación de Combate Naranja, y el teniente coronel Beach, al frente del 3.er Batallón, es bastante explicativo:

«Los "gordos" [obuses de 75 mm] cañonean las posiciones en la ladera derecha de la cota —un impacto directo en una de ellas— y los japoneses acuden desde otras.

»Cuando los gordos acaban con la ametralladora que dispara desde 200 m al oeste de su objetivo actual, que tiendan una barrera móvil cota arriba. Nos preparamos para avanzar».

Más tarde, cuando la batalla se estancó en situación de tablas, el capitán Burch, responsable de la Compañía de Asalto del batallón, informó de la tenacidad defensiva japonesa:

«Estoy clavado por una ametralladora que tira desde la ladera occidental de la cota. Los obuses baten demasiado alto y no me sirven de nada. Mi lanzallamas intenta flanquear la posición por la derecha e intentará silenciarla, pero dudo que pueda acercarse lo suficiente. Veré de avanzar un poco más y me detendré cuando sea oscuro».

La noche puso fin a los intentos de alcanzar Nhpum Ga, pero los Merodeadores habían progresado bastante: los japoneses habían sido expulsados de algunos blocaos y elementos del 3.er Batallón estaban a unos 1.000 m del 2.º.

La situación cambió poco durante los dos días siguientes, pues los japoneses siguieron con sus asaltos contra la fuerza de McGee y se resistieron al avance del 3.er Batallón. Sólo un pesado apoyo aéreo permitió a los Merodeadores ocupar terreno que, según uno de los presentes:

«Estaba devastado. Todos los árboles habían sido tronchados o acribillados a balazos o con metralla, y el bambú parecía cortado por un machete descomunal. En los árboles aparecían los cuerpos de algunos japoneses, víctimas de una bomba de 225 kg caída la tarde anterior».



Arriba: una sencilla cruz de bambú en el túmulo de uno de los Merodeadores caídos durante los diez días de combates en Nhpum Ga. Abajo: algunos de los afortunados supervivientes a bordo de un avión que les lleva a la India, donde disfrutarán de un merecido descanso. El desgaste operativo de esta unidad obligó a disolverla al cabo de unos pocos meses.

El 6 de abril, la posición de McGee era crítica: su batallón había encajado 17 muertos, cuatro desaparecidos y unos 100 heridos. Escaseaban el agua y la comida, y muchos de los hombres estaban demasiado débiles para resistir más ataques. Al día siguiente, empero, McGee recibió la noticia de que el 1.er Batallón había llegado desde Shaduzup y que las fuerzas de refresco estaban a sólo 500 m.

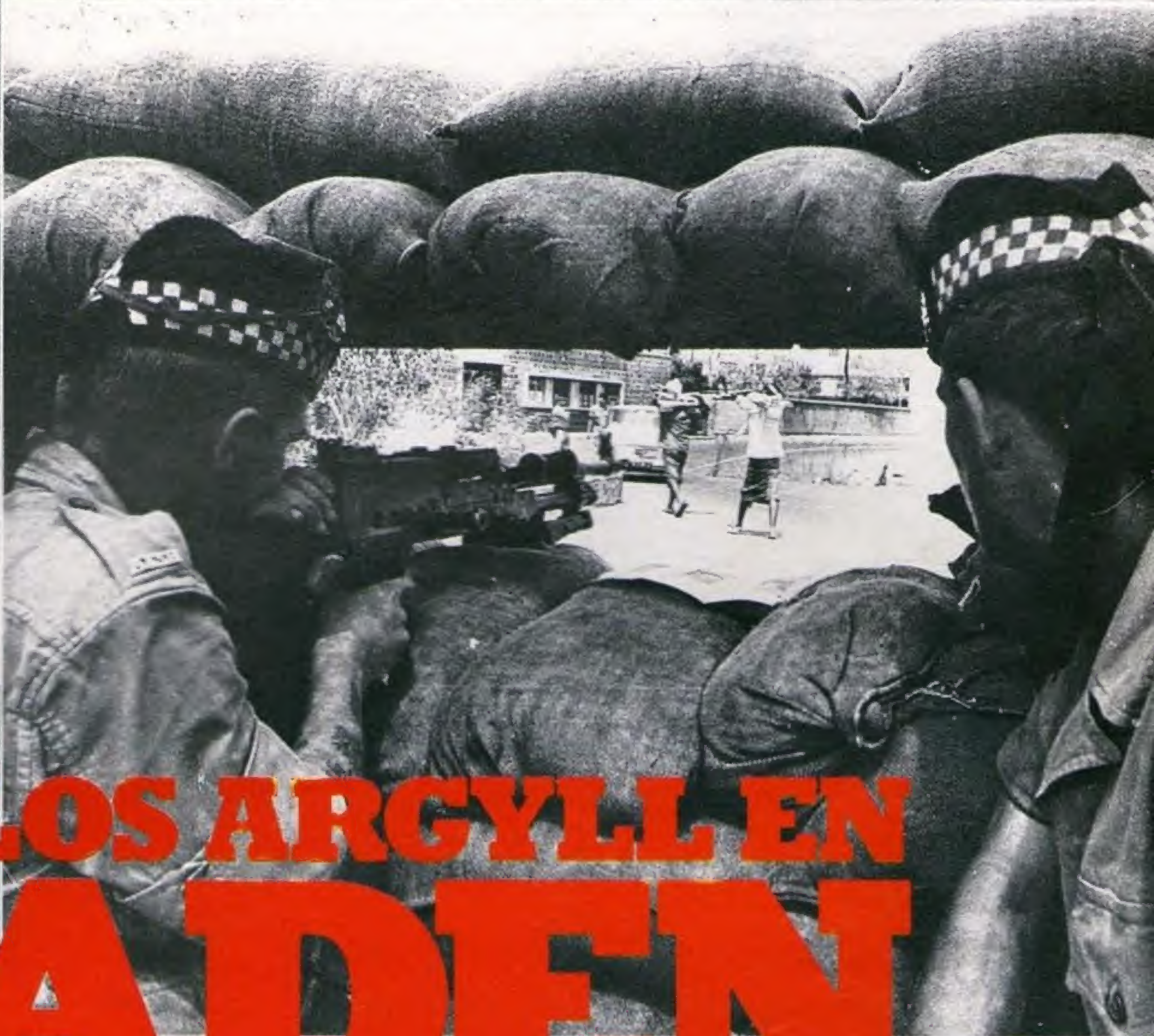
Esa tarde, Hunter ordenó que todos aquellos hombres del 1.er Batallón disponibles, unos 250, se preparasen para atacar a los japoneses al sur y al oeste de Nhpum Ga, acción que serviría para apoyar el avance del 3.er Batallón.

El asalto se ejecutó en la mañana del día 8 y alcanzó su objetivo al anochecer. Tras una noche muy tensa, al amanecer el 1.er Batallón comenzó a avanzar sobre Kauri. Sorprendentemente, encontró muy poca oposición y a medida que progresaba se hizo evidente que el enemigo se había retirado precipitadamente: en lo que habían sido sus posiciones se encontró un equipo abandonado y comida a medio guisar.

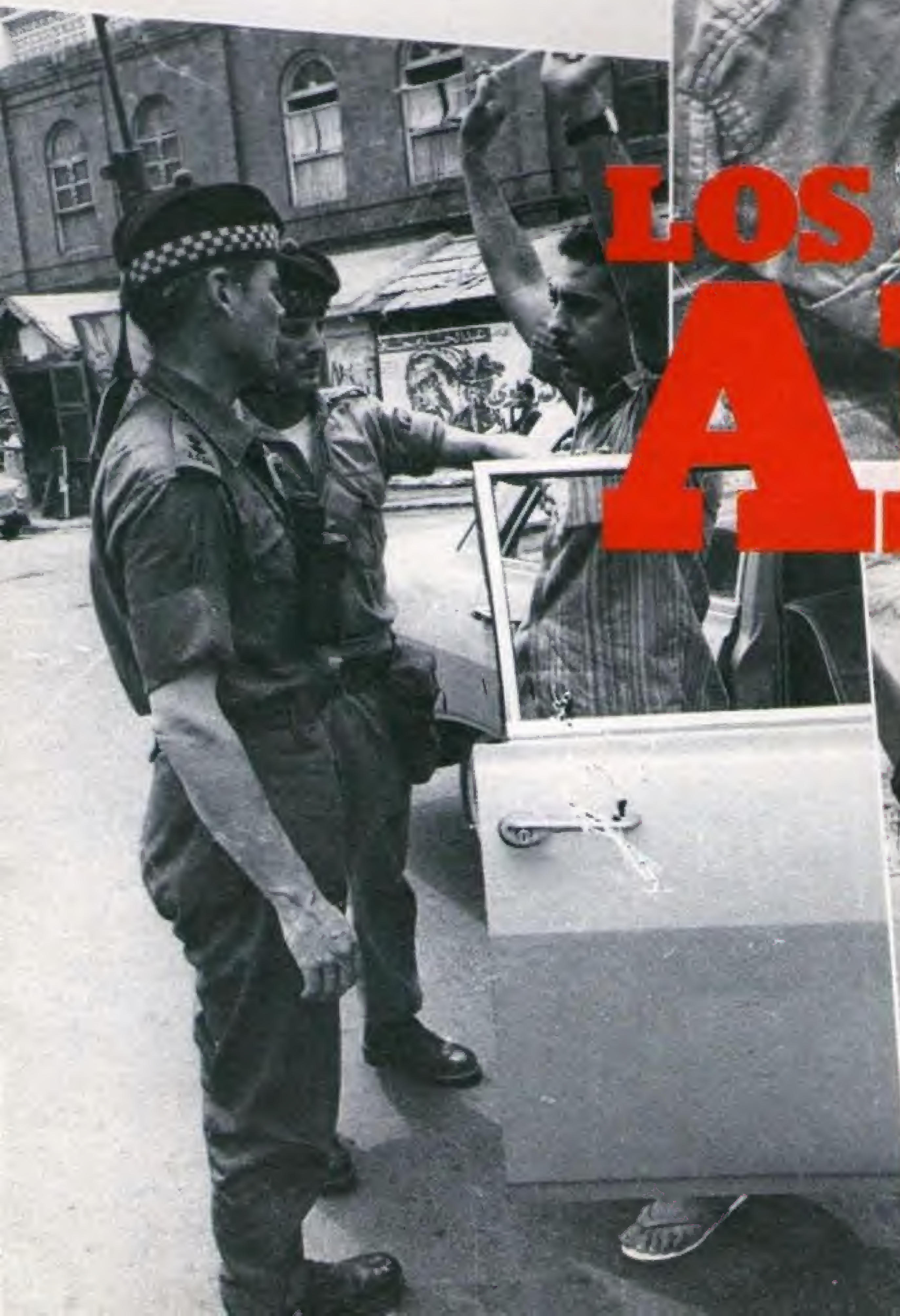
El asedio de Nhpum Ga había durado diez días, en los que el 2.º Batallón de los Merodeadores había librado una valiente acción en retaguardia contra un enemigo tenaz e implacable. El batallón había tenido 25 muertos, pero había dado cuenta de unos 400 japoneses.

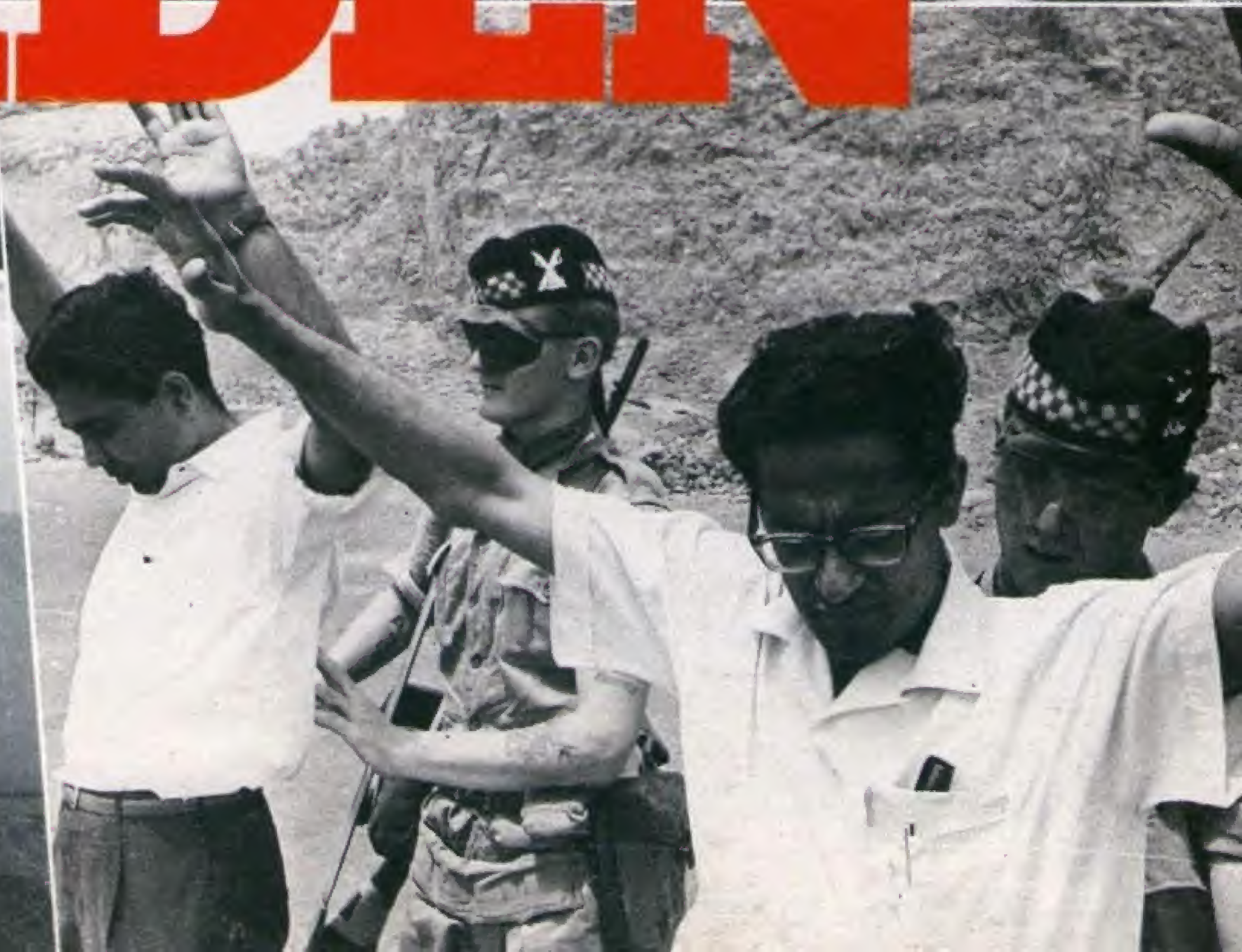






LOS ARGYLL EN ADEN





En la página anterior: una vez que sus Argyll and Sutherland Highlanders se hicieron con el control del distrito de Crater el 4 de julio de 1967, su comandante, el teniente coronel Colin Mitchell, impuso un régimen marcial. Llamado «La Ley de Argyll», puso fin a los ataques del Frente de Liberación Nacional (FLN). Desde arriba, en el sentido de las agujas del reloj: sospechosos de pertenecer al FLN son detenidos y trasladados, para ser interrogados, en los puntos clave de la ciudad, donde todos los transeúntes sin excepción eran objeto de minuciosos cacheos. Unidades móviles patrullaban las calles y detenían cualquier vehículo sospechoso para identificar a sus ocupantes. En esta página: vista aérea de Crater e (inserto) uno de los hombres de Mitchell.

Cuando los Argyll and Sutherland Highlanders fueron desplegados en el distrito de Crater, en Adén, en 1967, utilizaron procedimientos expeditivos para ganar la iniciativa y controlar la situación

Durante la tarde del 4 de julio de 1967, el comandante del 1.er Batallón de los Argyll and Sutherland Highlanders, teniente coronel Colin Mitchell, hizo a Mohammed Ibrahim, superintendente de la Policía Armada de Adén, una «oferta» que ni él ni sus hombres podían rechazar. En su tono clásico, Mitchell le informó que a menos que sus policías rindiesen, inmediata e incondicionalmente, sus armas y dependencias, sus «montañeses salvajes» (los *highlanders* de Mitchell) acabarían con los amotinados al primer signo de oposición. Ibrahim aceptó el ultimátum y al cabo de pocas horas los Argyll completaron la reocupación de la ciudad de Crater. En menos de 48 horas, «Mitch el loco» y sus hombres acabaron con una serie de disturbios que traían de cabeza al Ejército británico desde hacía cuatro largos y sangrientos años.

Para el Ejército, Adén era un destino impopular, apodado coloquialmente el «culo de Arabia». Las razones de ese descontento son fáciles de entender: ese país era un lugar inhóspito y salvaje que ofrecía muy pocos atractivos a los jóvenes reclutas. Sus habitantes demostraban muy poco afecto hacia unos soldados que a veces empleaban la mano dura para sofocar las frecuentes y violentas demostraciones de hostilidad hacia la decisión británica de incluir a Adén en la Federación de Arabia del Sur. Si las tropas odiaban Adén en general, ello era especialmente acusado en el caso de la ciudad de Crater, pues en ella se habían perpetrado la mayoría de los ataques terroristas del Frente de Liberación Nacional (FLN) y de su rival, el Frente para la Liberación del Yemen del Sur Ocupado (FLYSO).

Crater, rodeada por las estribaciones de un volcán extinguido, conocido como Jebel Shamson, salvo en su vertiente marítima, era posiblemente la ciudad más enervante de cuantas patrullaba el Ejército británico en los años sesenta. Tórrida de día y fría de noche, prácticamente no tenía accesos salvo por dos pasos a través de los montes que la rodeaban. Al Este, el Paseo Marítimo discurría entre los montes y el mar. En la parte occidental del puerto, otra carretera cruzaba las montañas por el llamado Paso Principal que, una vez superado, daba acceso a Crater y se convertía en la carretera Reina Arwa.



La ciudad era ideal para una larga campaña terrorista: maraña de calles tortuosas y casuchas bajas, era una base perfecta desde la que el FLN y el FLYSO lanzaban sus ataques y un buen refugio contra las batidas del Ejército. Equipados con armas ligeras, lanzagranadas, morteros, minas y granadas de mano, los independentistas dirigían sus ataques contra las frecuentes y vulnerables patrullas realizadas por soldados a pie acompañados por autoametralladoras. A veces, los terroristas preparaban disturbios para atraer a las tropas a los puntos de mira de los francotiradores.

Sin duda, 1967 fue un año aciago para el Ejército británico en Adén (se registró un total de 3.000 incidentes) y los Argyll llegaron a la plaza en el peor momento posible. El 20 de junio, cinco días antes que reemplazaran a los hombres del 1.er Batallón de los Reales Fusileros de Northumberland, las fuerzas británicas encajaron las peores pérdidas de toda la campaña, con un total de 22 muertos y 31 heridos causados en una serie de emboscadas. Gran parte de las bajas se registraron durante dos motines de las fuerzas de seguridad locales, cuya moral, a raíz de la amenaza persistente contra ellos y sus familias, era extraordinariamente baja.

El primer incidente tuvo lugar en Champion Lines, un centro de entrenamiento para miembros de la Policía de Arabia del Sur. Alterados por los ru-

LUCHA POR LA INDEPENDENCIA

Adén, puerto natural de gran calado y paso obligado de la ruta a la India, se hallaba bajo control británico desde 1839 y se convirtió en una colonia en 1937.

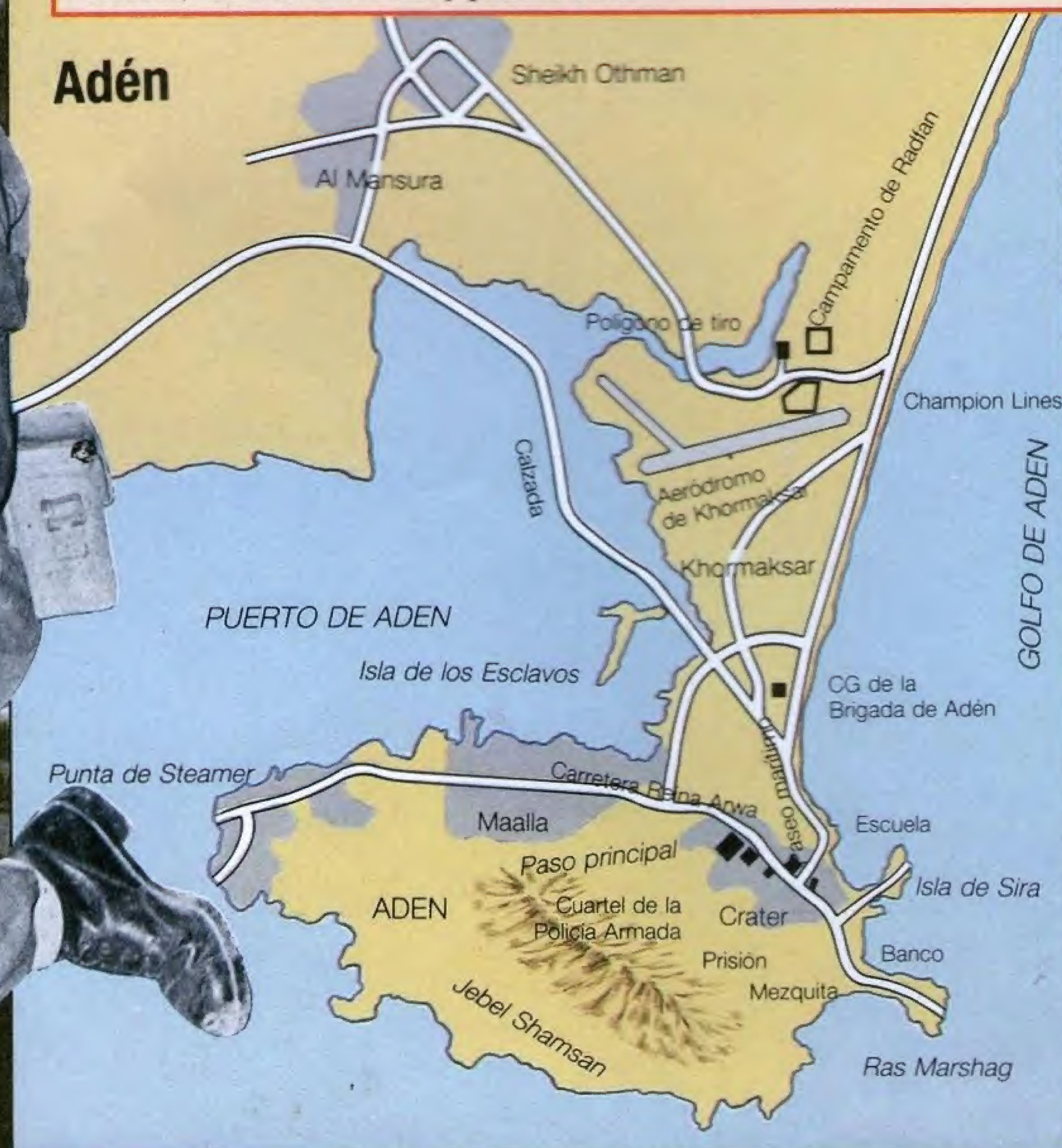
En febrero de 1959, seis de los estados (emiratos y sultanatos) nominalmente independientes de los Protectorados Oriental y Occidental de Adén se pusieron de acuerdo para formar la Federación de Arabia del Sur (FAS) bajo los auspicios del gobierno británico. A finales de 1963 se habían unido a la federación otros diez estados y la colonia británica de Adén.

Los que abrazaron la FAS entre 1959 y 1963 eran conscientes de que la presencia británica en la región se mantendría hasta la independencia plena, prevista para antes de 1968. Sin embargo, a principios de los años sesenta, la autoridad moral y política en el área se había escapado de las manos de los británicos y de los gobernantes tradicionales para pasar a las de los movimientos nacionalistas.

La amenaza original al establecimiento de la FAS fue Yemen, que reclamaba para sí parte del territorio, pero esa amenaza empeoró a partir de 1962, cuando los yemeníes comenzaron a apoyar abiertamente al movimiento insurgente.

Existían dos principales grupos nacionalistas: el Frente de Liberación Nacional (FLN) y el Frente de Liberación del Yemen del Sur Ocupado (FLYSO).

El 10 de diciembre de 1963, las autoridades federales hubieron de declarar el estado de emergencia y pedir ayuda al gobierno británico. Inicialmente, el FLN centró su atención en las tierras del interior, pero a finales de 1964 concentró sus esfuerzos en una campaña terrorista en Adén.





«LOS MONTAÑESES SALVAJES»

Los Argyll and Sutherland Highlanders (de la Princesa Luisa) descienden del 98.° de Infantería (Argyllshire Highlanders), una unidad creada en 1794, y han combatido destacadamente en la mayoría de las principales campañas sostenidas por el Ejército británico durante el siglo XX. Entre 1914 y 1918, el regimiento tomó parte en algunas de las batallas más sangrientas del Frente Occidental. Las menciones recibidas por sus actuaciones comprenden el Marne en 1914, Ypres en 1915, el Somme en 1916, Arrás en 1917 y Cambrai en 1917. El regimiento sirvió también en Oriente Medio, donde participó en los desembarcos de Gallípoli y en la batalla de Gaza. Ese espíritu de lucha se perpetuó en la II Guerra Mundial. Tras la evacuación británica de Dunkerque en el verano de 1940, los Argyll fueron enviados al Norte de Africa para combatir en Abisinia y contra las fuerzas de Rommel entre 1941 y 1943. Después, el regimiento luchó en la campaña de Italia, sobre todo en la segunda batalla de Monte Cassino. Cuando concluyó la guerra el regimiento seguía en Italia. El conflicto de Corea (1950-51) fue el siguiente período de actividad de los Argyll que, encuadrados en las fuerzas de las Naciones Unidas, lucharon en la batalla de Packchon. Pese a sus añejas tradiciones, este regimiento es recordado sobre todo por la forma en que sofocó los disturbios en Adén durante 1967. Arriba: el emblema que distingue a los Argyll, llevado en la gorra.

mores en torno a que sus camaradas del Ejército Regular Federal destacados en Lake Lines eran atacados por tropas británicas, los policías cogieron las armas y tendieron una emboscada a un camión, matando a ocho hombres e hiriendo a otros tantos del 60.° Escuadrón del Real Cuerpo de Transportes. Más tarde, esos mismos rebeldes causaron más bajas a una fuerza enviada en ayuda del camión y entre las tropas británicas del cercano cuartel de Radfan. El ejemplo de los policías fue seguido de forma escrupulosa por los miembros de la Policía Armada de Adén, a los que llegaron rumores de que los británicos atacaban a sus camaradas árabes de Champion Lines. Así, cuando dos *land rover* pasaban junto a su cuartel en la carretera Reina Arwa, los rebeldes abrieron fuego de fusilería y ametralladora y mataron a ocho de los nueve ocupantes británicos. Tres de éstos eran Argylls, parte de la avanzada del batallón llegada a Crater el 7 de junio. Pero aquí no acabó la cosa: una patrulla de cuatro hombres enviada a investigar el suceso no regresó (de hecho, sus miembros desaparecieron para siempre) y otras tres patrullas de rescate fueron repelidas por fuego de armas automáticas. En una ocasión, los rebeldes derribaron un helicóptero Sioux y resultaron heridos todos sus ocupantes.

La inviabilidad de las patrullas de rescate puso fin a los intentos del Ejército de retomar el control de Crater y al anochecer las tropas se retiraron de las áreas adyacentes. En la ciudad, la Policía Armada entregó 400 fusiles a quienes los solicitaron, incluidos criminales excarcelados y activistas del FLN y del FLYSO. Durante la noche, un grupo sometió a «juicio» a los cadáveres de varios británicos y después los mutilaron y ahorcaron ritualmente.

Era imprescindible una respuesta rápida y decisiva que cortase la situación antes de que degenerase más. Sin embargo, el comandante británico, general de división Philip Tower, decidió cerrar Crater y dejar a los insurrectos en un área restringida y vigilada. Tower creía que una operación a mayor escala podría multiplicar las bajas británicas y civiles, provocar una rebelión generalizada y llevar a la desintegración del gobierno.

El 21 de junio, los británicos realizaron dos afortunados intentos de cerrar las únicas salidas de Crater al atacar simultáneamente el Paseo Marítimo y el Paso Principal. En el segundo, los Fusileros y un grupo de los Reales Comandos de la Armada fueron inmovilizados por el fuego procedente del antiguo castillo turco, pero la actuación de un autoametralladora de los Guardias Dragones de la Reina acabó con la intención de resistir de los defensores. Animado con la facilidad con que sus hombres habían cerrado las dos salidas de Crater, Tower permitió que éstos estrecharan el cerco durante los diez días siguientes. Francotiradores apostados en las alturas del Jebel Shamsan abatieron 10 rebeldes, todos ellos armados con fusiles capturados a los británicos el día 20. Por la noche, patrullas reducidas hostigaron a los insurrectos y los gaiteros «amenizaron» la vigilia de los lugareños.

Pese a estos logros, los días que siguieron a la re-





Fotografía principal: Argylls armados con fusiles de asalto corren a resguardarse de una granada terrorista y (abajo, a la derecha) el sospechoso es detenido sin contemplaciones. Abajo: el jefe de policía, coronel Mohammed Ibrahim (a la derecha de la fotografía), visiblemente molesto tras habérsele comunicado que cualquiera de sus hombres que no colabore puede ser abatido por los «montañeses salvajes».

belión fueron frustrantes para las tropas. Limitar los disturbios a Crater no compensaba ver a los terroristas libres en su interior, blandiendo desafiantes sus fusiles y ondeando las banderas del FLN. La situación era particularmente molesta para los Fusileros de Northumberland, responsables todavía de la ciudad, y para los Argyll de Mitchell, que debían haber relevado a los primeros el 25 de junio.

«Mitch el loco» estaba ya en Adén cuando se produjeron los motines y apenas podía ocultar su disgusto por la forma demasiado cautelosa con que Tower afrontaba la situación. Pese a las objeciones oficiales, Mitchell empezó a propagar a los cuatro vientos que estaba dispuesto a vengar la humillación del 20 de junio a la primera oportunidad y, rápidamente, esbozó un plan agresivo para la toma de Crater. Su estrategia, bautizada «Castillo de Stirling» por la sede de su unidad, contemplaba ataques simultáneos en los que las vertientes Norte y Oeste de la ciudad fuesen cubiertas desde posiciones elevadas antes de que se lanzase la ofensiva principal desde la península de Ras Marshag a través del Paseo Marítimo. Se sugería también que el ataque correspondiese a los Argyll y que tuviese lugar de noche para coger desprevenido al enemigo.

Los gaiteros comenzaron a tocar el *Monymusk*, que durante generaciones ha precedido a todos los ataques de los Argyll

Mitchell presentó sus ideas a sus superiores en Adén y, aunque Tower pretendía también la toma de Crater, consideró que ese plan podía causar graves pérdidas entre los árabes y provocar otra rebelión de las fuerzas federales. Tower insistió en que una acción más progresiva reduciría el riesgo de una fuerte resistencia y bajas aún mayores. Mitchell apenas pudo ocultar su horror ante tal idea, pues ésta implicaría que el enemigo tendría tiempo de preparar sus posiciones defensivas y obligaría a los británicos a librar sucesivos combates casa por casa y calle por calle.

La discusión progresó y Mitchell aportó argumentos para apoyar su método: por ejemplo, patrullas realizadas por sus hombres y equipos del SAS ha-



«MITCH EL LOCO»

El comandante de los Argyll and Sutherland Highlanders durante su estancia en Adén en 1967, el teniente coronel Colim Campbell Mitchell, era un oficial de la vieja escuela. Enrolado en la Guardia Metropolitana durante la II Guerra Mundial a la edad de 14 años, se unió a los Argyll en 1945 y sirvió en el sector del Po durante las últimas fases de la campaña en Italia. Posteriormente fue herido por terroristas judíos en Palestina, combatió en Corea y sirvió en Chipre, Kenia y Borneo.

Mitchell vivía por y para la milicia, y jamás uno de sus subordinados oyó una sola palabra en su contra. Sin embargo, tenía cierta tendencia hacia un autobombo que no sentaba nada bien entre sus compañeros y oficiales superiores.

Después de Adén, Mitchell vio bloqueados sus intentos de ascender y, a diferencia de otros jefes que sirvieron en la región, no fue condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos. Pese a la ausencia de reconocimiento oficial, Mitchell fue inmensamente popular entre quienes sirvieron a sus órdenes y sus éxitos arraigaron entre la opinión pública, que le otorgó el apelativo de «Mitch el Loco».







bían descubierto que un ataque nocturno encontraría muy poca oposición. Tras acaloradas discusiones, Tower claudicó y dio permiso a Mitchell para que echara adelante su plan, pero con la condición de que no se rebasase ninguna meta prefijada sin órdenes expresas del alto mando. La operación debía empezar a las 19,00 horas del 3 de julio.

En la tarde del día 3, una de las compañías de Mitchell fue helitransportada a la península de Ras Marshag. Sus hombres debían avanzar hacia Crater desde el sureste y enlazar con la fuerza principal, otra compañía de los Argyll apoyada por autoametralladoras, que debía comenzar su avance desde un punto preestablecido en el Paseo Marítimo. Mitchell planeaba asimismo tomar la isla de Sira, enviando algunos hombres a través de la calzada elevada que discurría sobre el puerto de Adén, y establecer una sección en la colina de Aidrus para identificar posiciones rebeldes y proporcionar fuego de apoyo. Esperaba alcanzar la primera línea fijada por el mando antes de las 22,00 horas y después avanzar para ocupar gran parte de la ciudad.



Arriba, izquierda: diana floreada para los habitantes de la ciudad más violenta de Adén. Las gaitas y tambores de los Argyll anuncian la reocupación de Crater. Arriba: una patrulla avanza por una de las calles principales del distrito bajo la protección de una autoametralladora Ferret. Izquierda: dos Northumberland Fusiliers. El fin del peinado de Crater el 4 de julio simbolizó el triunfo británico.

Para los rebeldes todo parecía formar parte de una operación de rutina, pues no advirtieron que los gaiteros habían comenzado a tocar el *Monymusk* (las notas que han precedido a cualquier ataque de los Argyll durante generaciones) a las 19,00. Desde sus posiciones de partida, los hombres de Mitchell avanzaron en la oscuridad. Como tributo a sus camaradas caídos el 20 de junio, uno de los oficiales de la compañía llevaba consigo un *cromaach*, típico cayado de pastor, que había pertenecido a una de las víctimas. Los autoametralladoras de los Guardias Dragones de la Reina lucían una cinta de tafetán con los colores rojo y blanco de los Fusileros atada en el extremo de la antena de radio.

El ataque se desarrolló según lo previsto. Ambos grupos principales de asalto progresaron hacia Crater, prestando especial atención a las minas y los francotiradores. Cerca del palacio del sultán se produjo un breve tiroteo en el que murieron dos terroristas, pero en la mayoría de los casos la oposición fue poco consistente. Se alcanzó rápidamente la primera línea establecida y, tras recibirse la orden de continuar, Mitchell penetró con sus hombres en el laberinto de callejuelas.

A las 03,00 horas del 4 de julio los Argyll habían alcanzado todos sus objetivos. Mitchell, que avanzaba al frente de sus hombres, tomó el control del Banco central y lo convirtió en su puesto de mando, que fue bautizado «Castillo de Stirling». A las 05,30, los habitantes de Crater saltaron de sus camas bajo la diana interpretada por las gaitas y tambores de los Argyll. Los británicos habían vuelto, y los Guardias Dragones de la Reina enviaron a los Fusileros la noticia: «Vuestros colores vuelven a ondear en Crater».

Una vez recuperada media ciudad, Mitchell consiguió de Tower autorización para barrer a los rebeldes. Durante la tarde sus hombres avanzaron otros 300 metros, sin oposición y capturando el cuartel de la policía municipal. Sólo las dependencias de la Policía Armada de Adén se resistían al control británico, pero una vez que Mitchell convenció al superintendente de la policía del riesgo que corrían sus hombres si no cejaban en su actitud, el edificio pasó también a manos de los Argyll. En las horas siguientes, los policías peinaron Crater, recogieron los fusiles que habían entregado a los rebeldes y reingresaron en prisión a los criminales que habían liberado. La operación «Castillo de Stirling» había terminado, en sólo dos días y sin una sola baja británica.

Mitchell y sus hombres no se durmieron en los laureles y tras recapturar Crater se dispusieron a pacificarla. Según su estilo inimitable, Mitchell rechazó las formas habituales (que su batallón se acantonase fuera de la ciudad) y optó por mantener a sus fuerzas en el interior del distrito para controlar futuras operaciones desde su cuartel general en el centro de la urbe. Todavía con el espíritu agresivo demostrado en la operación inicial, prefirió no confiar en la policía local, como hubiese apoyado Tower, y mantuvo una fuerte presencia militar en las calles.

«La Ley de Argyll» tuvo el resultado esperado: los terroristas dejaron de exhibir sus banderas para siempre en Crater

En los días siguientes los Argyll establecieron puestos de observación en las azoteas y realizaron patrullas continuadas, registros y detenciones de sospechosos. Mitchell emplazó francotiradores incluso en las mezquitas, usadas como refugio para los rebeldes, con órdenes de que disparasen sobre todo aquel que circulase armado. La «Ley de Argyll», como Mitchell llamó a sus métodos, produjo el resultado deseado: las banderas del FLN no volvieron a ondear en Crater, que se convirtió en una de las áreas más pacíficas de Adén. El 25 de noviembre de 1967, cuatro días antes de que se evacuasen de Adén todas las tropas británicas y para siempre, los Argyll abandonaron la ciudad sin otros contratiempos.

Los Argyll and Sutherland Highlanders habían dominado una insurrección peligrosa en extremo con determinación y una gran medida de coraje personal. Por ello, la actuación de esta unidad pasó a engrosar los anales de la historia militar británica.



LA LEGION ARABE

Organizada en 1921 y mandada por un inglés, el coronel Peake, la Legión Arabe de Cisjordania (cuyo emblema aparece sobre estas líneas) nació con cinco oficiales, 75 jinetes y 25 ametralladores a lomo. Hasta 1939, en que Peake fue sucedido por el general de brigada John Glubb, actuó sobre todo como una fuerza de policía y pacificación en el desierto. Pero Glubb convirtió parte de sus fuerzas, ahora más numerosas, en un reducido pero eficiente ejército. Sus hombres eran principalmente beduinos, mandados por oficiales británicos contratados o destacados del Ejército. El resto de la Legión hacía funciones de gendarmería. Durante la II Guerra Mundial, la Legión guardó las rutas de abastecimiento a la URSS a través de Arabia e innumerables instalaciones aliadas en Oriente Medio. Combatió junto a los británicos en Iraq y Siria en 1941, donde las amplias prendas caqui y los abalorios tradicionales de los beduinos les granjearon el apodo de «Las chicas de Glubb». Después de la guerra, la única formación de combate de la Legión, la Brigada Mecanizada del Desierto, consistía en sólo tres batallones de infantería de 700 hombres cada uno, denominados 1.°, 2.° y 3.er Regimientos. En 1948, la Legión Arabe estaba muy mal equipada. Su artillería sumaba ocho cañones de 25 libras escasos de munición. Cada batallón tenía una sección de ametralladoras Vickers, morteros de 76 mm y cañones contracarro remolcados de 57 mm. Esos batallones tenían también un escuadrón de autoametralladoras Marmon-Herrington, dotados de ametralladoras Browning de 7,62 mm y cañones de 40 mm capaces de disparar sólo munición perforante.

LEGION ARABE

Los hombres de la Legión Arabe jordana constituyeron las tropas de élite de los ejércitos árabes enfrentados à Israel en 1948 y desplegaron todo su coraje y disciplina en la batalla por la Ciudad Vieja de Jerusalén

Al amanecer del día 15 de mayo de 1948, la Legión Arabe entró en Palestina a través del Jordán. El día anterior había cruzado Ammán entre el clamor popular, pero sus hombres sabían que les esperaban violentos combates. Su misión era ocupar la parte de Palestina asignada a los árabes en virtud del plan de participación de la ONU y eran conscientes de que ello iba a llevar a un enfrentamiento con los israelíes.

Como parte de la carretera de Jericó a Jerusalén discurría por un desfiladero idóneo para las emboscadas, el comandante de la Legión, teniente general John Glubb, envió por ahí solamente a las Compañías de Guarnición 1 y 8, en dirección al Monte de los Olivos, mientras el resto de las fuerzas seguían la pista entre Jericó y Beiteen. Esa pista, utilizada ya por Josué tras la caída de Jericó, había sido arreglada para el tráfico rodado por el propio Glubb empleando mano de obra local.

Los británicos habían insistido en que no querían unidades de la Legión Arabe en Palestina una vez concluyese su mandato colonial y, aparte de una

Arriba: blandiendo un fusil Lee Enfield, un infante de la Legión Arabe jordana se lanza al ataque de las trincheras israelíes en el Monte de los Olivos, en las afueras de Jerusalén. Durante la guerra de 1948 por el control de Palestina se libraron feroces combates en las callejuelas de la Ciudad Vieja. Derecha: un beduino de la Legión Arabe otea los confines del desierto.

compañía abandonada en Hebrón, el resto de la unidad se hallaba al Este del río Jordán. Ello dio al Palmach israelí una tremenda ventaja en los inminentes combates por Jerusalén. Tras los pasos de la retirada británica, éste había entrado en la Ciudad Vieja por la Puerta de Damasco. Dentro de Jerusalén, la «resistencia» árabe pidió ayuda al rey Abdullah de Jordania y éste ordenó a Glubb que enviara a su Legión Arabe a ocupar los Santos Lugares islámicos.

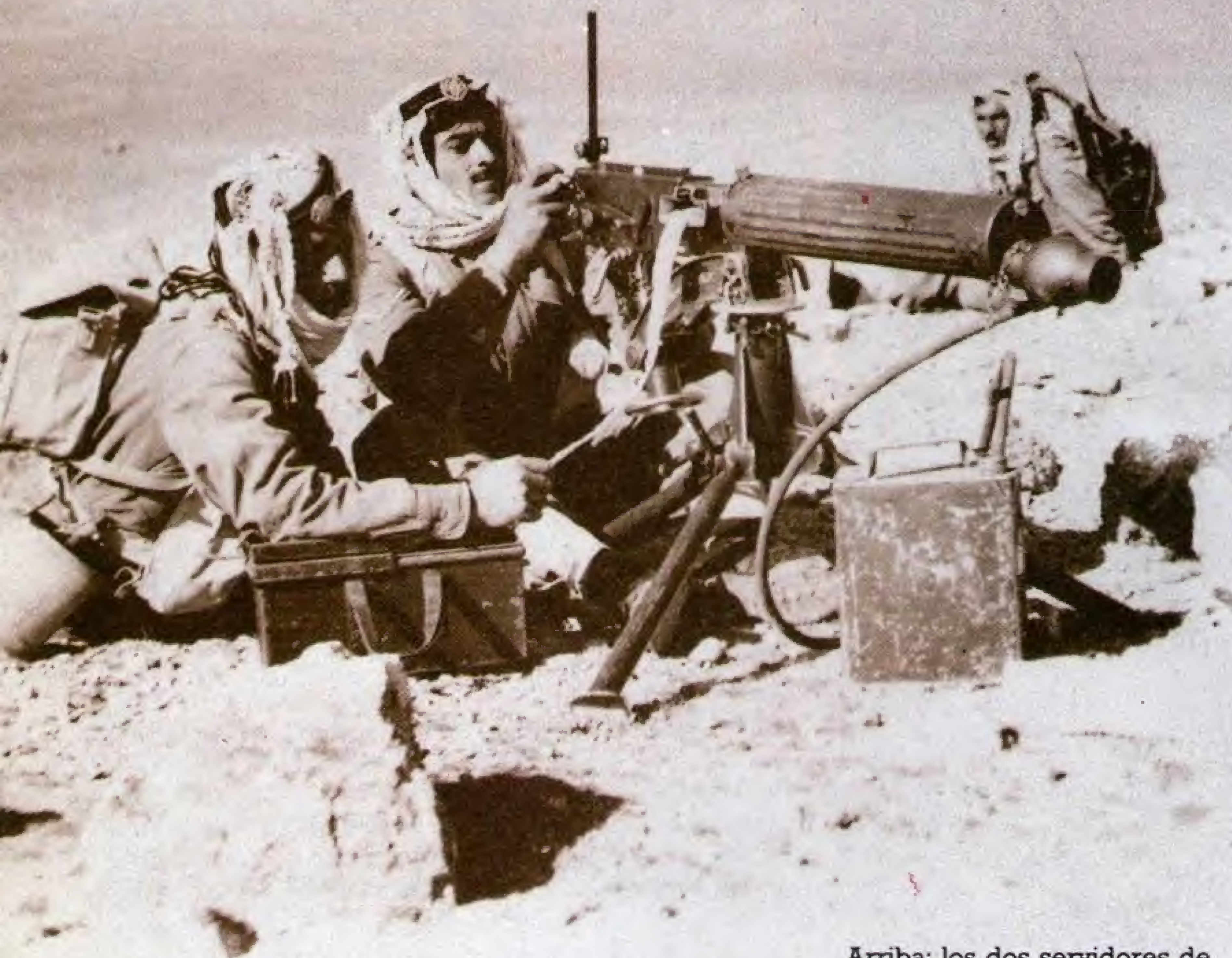
De hecho, Glubb ya pensaba en tal posibilidad. Consideraba que esa acción era inevitable desde el punto de vista político, aunque, si su instinto no le engañaba, ello diese lugar a combates callejeros. A las 08,00 horas del 18 de mayo envió la 1.ª Compañía de Guarnición hacia la Ciudad Vieja desde el Monte de los Olivos. Esta consiguió superar la primera oposición israelí, pero este resultado era sólo temporal debido a que el enemigo contaba con la ventaja de su superioridad numérica y de armamento.

El general de brigada Norman Lash comenzó a organizar la operación. Normalmente, ello hubiese sido responsabilidad del coronel «Teal» Ashton, comandante de la 3.ª Brigada, pero éste yacía en el hospital de Ramallah, cuya construcción había financiado de su propio bolsillo. Así, la responsabilidad práctica fue para el mayor Bob Slade del Regimiento de Suffolk, comandante del 2.° Regimiento de la Legión. Sus órdenes eran entrar en Jerusalén con el fin de defender la Ciudad Vieja y limpiar el Barrio Arabe desde Sheikh Jarrah a la Puerta de Damasco.

Los cañones contracarro, batidos a su vez por el fuego enemigo, hubieron de destruir grandes bloques de hormigón que cortaban el paso

La columna de Slade consistía en el escuadrón de autoametralladoras y las secciones de piezas de 57 mm y morteros de 76 mm de su propio regimiento, junto con dos compañías del 5.° Regimiento y la 8.ª Compañía del 6.° Regimiento. Con un total de unos 500 hombres, esta fuerza debía entrar en una ciudad que albergaba a 100.000 judíos, por no mencionar a los habitantes de otras razas y religiones. En buena lógica militar, ello era descabellado, como más tarde un distinguido general británico se encargó de recalcar a Glubb Pachá. «Cierto», dijo Glubb, «pero funcionó».





Arriba: los dos servidores de una ametralladora Vickers refrigerada por agua se disponen a abrir fuego contra las posiciones enemigas en el interior de la ciudad de Latrun el 26 de mayo. Derecha: escenas de los combates por el control de Jerusalén. Empleo de una ametralladora Hotchkiss (arriba) antes del asalto contra una casa en poder de los israelíes en la Ciudad Vieja y (abajo) comienza el avance sobre Notre Dame de France.

Pero no funcionó desde el principio. La Legión Árabe hubo de entrar en Jerusalén por el suburbio de Sheikh Jarrah, en el que los israelíes habían emplazado grandes bloques de hormigón. Estos hubieron de ser demolidos a quemarropa por los cañones contracarro, a su vez sometidos al fuego enemigo, antes de que los autoametralladoras pudiesen avanzar. Ese fuego de apoyo, como el que podían suministrar también los cañones de 25 libras, debía ceñirse a un estricto ahorro de munición. Slade fue herido en los primeros enfrentamientos y sus hombres, aunque bregados, no tenían experiencia en los combates urbanos. El avance era lento y las bajas aumentaban. Por la tarde llegaron dos compañías del 1.er Regimiento como medida de refuerzo.

A las 14,00 horas los autoametralladoras habían llegado a la Puerta de Damasco. Desde ahí entraron en contacto con la Ciudad Vieja y comenzaron a cañonear el monasterio de Notre Dame de France con sus piezas de 40 mm. Algunos proyectiles rebotaron y fueron a dar en el cercano consulado general británico, de cuyo interior llegó la solicitud de que se interrumpiese el fuego. Como diría Glubb, era difícil plantear una batalla en tales circunstancias.

Sheikh Jarrah estaba en manos de la Legión, pero la línea defensiva en la Ciudad Vieja era precaria. Las secciones y pelotones estaban muy dispersos, a veces incomunicados, en una zona densamente edificada y poblada por gentes aterrorizadas. Al caer la noche se necesitarían mayores efectivos, de modo que se ordenó que el 3.er Regimiento del teniente coronel australiano Gordon Newman, estacionado en Nablus, a unos 65 km, se dirigiese a Jerusalén.

Las compañías avanzadas de Newman progresaron animosamente hasta que toparon con el fuego procedente del monasterio. Los combates fueron constantes durante los tres días siguientes. Mientras, en la Ciudad Vieja los 500 hombres de la primera columna defendían el perímetro de la Ciudad y controlaban las callejas del viejo Barrio Judío.

Los hombres de Glubb no podrían soportar semejante número de bajas: la Legión se estaba desangrando

La batalla era confusa, en especial por la carencia de medios de comunicación modernos. La batalla por Jerusalén era un clásico conflicto de infantería en el que el alto mando tenía una influencia mar-

Ametralladora Vickers de 7,7 mm

alza para tiro en desenfilada
palanca del disparador
cajón de mecanismos
seguro
alza (plegada)
rampa
interruptor
disparador
muelle
uñas alimentación
cubierta cajón mecanismos
tapón de llenado de agua
fijación al trípode
disparador
cola del disparador
rodillo
leva
fijación de elevación
corredera de retroceso
tetón de bloqueo percutor
toque de elevación
uña extractora
topes del cartucho
cartucho en la recámara
cinta de munición

LA PRIMERA GUERRA ARABE-ISRAELI

La Legión Arabe combatió en Jerusalén en el marco del intento de los estados árabes de Egipto, Líbano, Siria, Iraq y Cisjordania de destruir el nuevo estado de Israel, nacido el 14 de mayo de 1948; a su vez, los israelíes pretendían ampliar sus fronteras más allá de lo dispuesto por las Naciones Unidas. De los 65.000 combatientes de Israel, unos 5.000 eran del Palmach, en tanto que el resto eran de la milicia, la Haganah. Los estados árabes gozaban de superioridad numérica pero no lograron coordinar sus esfuerzos bajo la égida titular del Rey Abdullah de Cisjordania.



ginal. El 25 de mayo se hizo evidente que la Legión no podría soportar un índice de bajas tan elevado, pero de hecho ésta controlaba la Ciudad Vieja y había detenido el ataque israelí, de modo que había llegado el momento de reorganizarse. Se interrumpió el ataque del 3.er Regimiento contra el monasterio, la batalla se suspendió temporalmente y ambos bandos curaron sus heridas.

Controlada la Ciudad Vieja, la atención se centró en la ciudad de Latrun, 50 km al noroeste de Jerusalén. Lash había enviado allí el 4.º Regimiento para dominar la carretera que unía Tel Aviv y Jerusalén. Mientras esta ciudad siguiese en manos árabes, los intentos judíos de reforzar la guarnición de Jerusalén serían baldíos. La posición principal en Latrun era una antigua estación de radar al noroeste de Abu Ghosh, todavía en poder de unos 70 israelíes apostados tras un denso perímetro de alambradas. El 26 de mayo se envió una compañía del 1.er Regimiento a tomar la posición. El apoyo corría a cargo de los morteros del batallón y de dos 25 libras escasos de munición. Las alambradas habrían de cortarse a mano.

El primer hombre que llegó al alambre de espino cayó muerto. Le siguió otro, y después otro. La posición se tomó a las 04,30 con un coste de tres muertos y 13 heridos, incluido el comandante de la compañía y su segundo al mando. Los israelíes dejaron tras de sí 13 cadáveres.





Calibre 7 7 mm
Longitud 109,2 cm
Peso 14,97
Alimentación por cinta
Sistema de operación por retroceso
Cadencia de tiro (cíclica) 500 dpm
Velocidad inicial 744 mps
Refrigeración por agua



Arriba: con las bayonetas caladas, miembros de la Legión Arabe vigilan un grupo de prisioneros israelíes en la Ciudad Vieja el 28 de mayo de 1948. La Legión fue la única unidad árabe que luchó con cierta distinción, y su batalla por la ciudad fue el momento álgido de la ofensiva.

Los judíos lanzaron ataque tras ataque contra Latrun. El 25 de mayo éstos disponían del equivalente a toda una brigada, pero ésta fue obligada a retirarse a costa de fuertes pérdidas. Continuaron atacando a intervalos regulares hasta el 11 de junio, pero el 4.° Regimiento de la Legión, formado hacía apenas tres meses, combatió como una unidad curtida. Su oficial al mando fue uno de los hombres condecorados por su valentía en el campo de batalla.

En plenos combates por Latrun, el gobierno británico estuvo a punto de acabar con el cuadro orgánico de la legión. El 29 de mayo el Consejo de Seguridad adoptó una resolución británica que imponía una tregua de cuatro semanas. Al día siguiente, todos los oficiales profesionales británicos de la Legión recibieron la orden de retirarse al Este del Jordán; entre éstos figuraban los comandantes de brigada, tres de los cuatro jefes de batallón y todos los oficiales de artillería y de estado mayor a nivel divisional. Algunos de ellos ignoraron la orden y otros se infiltraron de nuevo hacia el Oeste tras un breve período de acatamiento.

Una de las cláusulas de la tregua era que ningún bando la aprovechase para consolidar ganancias territoriales o adquirir más armas. Pero ello no tuvo efecto. Los israelíes recibieron gran cantidad de armas, en especial de Checoslovaquia. Por su parte, los británicos, quienes más o menos eran los únicos proveedores de Jordania, Egipto e Iraq, congelaron todas las entregas. Así, no sorprende que un adalid árabe comentase que era preferible tener a los británicos como enemigos que como amigos, pues por lo menos en el primer caso se sabía qué se podía esperar de ellos.

Cuando expiraba la tregua se convocó una conferencia árabe en El Cairo para estudiar la conducta futura. El primer ministro Tewfik Pachá representaba a Jordania. El rey Abdullah y Glubb confiaban en que la tregua se ampliase a fin de permitir posteriores conversaciones, y Tewfik creía que eso era lo que iba a suceder. Pero el rey y Glubb quedaron atónitos cuando el primer ministro regresó y les informó que la conferencia había decidido proseguir

La ofensiva de la Legión Arabe
Mayo de 1948

El 14 de mayo de 1948, a raíz de que las Naciones Unidas decidieran la participación de Palestina, Gran Bretaña retiró sus fuerzas y estalló una confrontación abierta entre árabes y judíos. El incipiente estado de Israel luchó por su supervivencia al ser atacado por los ejércitos de sus vecinos árabes. Los oponentes más formidables de los israelíes fueron los hombres de la Legión Arabe jordana, entrenados y mandados por personal británico.





Teniente coronel de la Legión Arabe Jordana, 1955

Comandante del 9.° Regimiento de Infantería, el teniente coronel Peter Young lleva uniforme británico (prendas de faena, cinturón y botas) y los distintivos regimentales de la Legión. El famoso tocado de esta unidad consistía en un *shemagh* rojo y blanco sujeto por un *agal* negro. Los regimientos de la Legión se distinguían por el color de los cordones llevados en el hombro izquierdo, rojo y verde en el caso del 9.°. Este jefe luce, entre otras condecoraciones, la Orden de Servicios Distinguidos, la Cruz Militar y la Orden de la *Istiqlal* (independencia) jordana.



la guerra. Glubb protestó que apenas tenía munición y preguntó cómo se podía ir a la guerra en tales condiciones, a lo que Tewfik sólo pudo responder: «Dispare sólo cuando le disparen a usted».

Durante la tregua, la Legión había enviado una compañía de guarnición a ocupar las ciudades de Lydda y Ramla, en la planicie costera, pero poco se pudo hacer cuando el 11 de julio los israelíes atacaron con efectivos superiores y la población evacuó presa del pánico. Durante los tres días siguientes se produjeron fuertes combates y el 2.° Regimiento retomó la ciudad de Al Burj tras avanzar 2 km al descubierto bajo el fuego enemigo. Este ataque estuvo encabezado por una sección de autoametralladoras mandados por un beduino llamado Hamdan Biluwi, uno de los 10 primeros reclutas de Glubb en 1930. Los vehículos entraron en la ciudad con sus tripulantes lanzando gritos de guerra. El conductor de Hamdan quedó ciego a causa de un trozo de metralla, pero Hamdan, inmutable, le gritó: «No necesitas ver, limítate a pisar a fondo el acelerador». Sin embargo, un proyectil PIAT israelí inmovilizó el vehículo y mató al sufrido conductor. Alguien sacó a Hamdan de los restos.

Una vez en el hospital se le extrajeron decenas de fragmentos metálicos, pero sobrevivió para contarlo.

La meta final de los ataques israelíes era la captura de Latrun. El 18 de julio el Palmach realizó un esfuerzo final, apoyado por cinco carros y algunos semiorugas. El 2.° Regimiento, que defendía Latrun, emplazó una pieza de 57 mm en la azotea del edificio de la policía, de manera que quedó a la vista de los carros enemigos, que comenzaron a cañonearlo. Cuando un sirviente de la pieza caía, otro subía a la azotea y le sustituía. Murieron los cinco supervivientes iniciales, pero esa pieza logró destruir o averiar todos los carros enemigos. La infantería que les seguía, pillada en mitad de ese duelo, no se atrevió a atacar. Más tarde, a las 17,00 horas, entró en vigor una segunda tregua.

El beduino Hamdan gritó a su cegado chófer: «No necesitas ver, limítate a pisar el acelerador»

Después de ésta se reanudaron los combates, especialmente en el Sur, donde se hallaban desplegados los egipcios. Se intensificó la lucha en Jerusalén, pero uno de los hechos más notorios tuvo lugar en Latrun. Allí, un soldado beduino, deseoso de mayor actividad, se colgó el fusil en bandolera y echó a correr por la tierra de nadie. Las líneas enemigas estaban a unos 400 m. A medio camino, echó cuerpo a tierra y comenzó a disparar deliberadamente contra los judíos. Una vez agotó la munición, se puso en pie y regresó a la carrera a sus líneas entre el fuego graneado enemigo. Al llegar, se desplomó en la trinchera con seis balas en el cuerpo. Cuatro meses más tarde regresó a su unidad como si nada hubiese pasado.

Tras la segunda tregua continuó la lucha entre árabes e israelíes de forma esporádica hasta el 24 de febrero de 1949, en que los egipcios acordaron un armisticio con Israel. De forma parecida, Jordania e Israel firmaron otro armisticio el 11 de marzo, por el que la primera quedaba en poder de la llamada Orilla Occidental (del Jordán), que los judíos recuperaron en 1967 y todavía conservan.

La Legión Arabe salió de esa guerra en 1948 con su reputación acrecentada, pues había alcanzado todas las metas fijadas por el rey Abdullah. Esa reputación se ha conservado hasta nuestros días, heredada por el actual Ejército jordano.



GLUBB PACHA

John Bagot Glubb «Pachá» recibió su diploma en los Reales Ingenieros británicos en 1915. Sirvió en Yprés y en el Somme, donde un trozo de metralla se fue a incrustar en su maxilar inferior. En 1920 se ofreció voluntario para servir en Iraq y fue nombrado oficial de inteligencia encuadrado en la RAF. El contacto con las tribus le dio un fluido conocimiento del árabe. En 1926 concluyó su tiempo de servicio y fue contratado por el gobierno iraquí. Dos años después formó el Cuerpo de Camelleros del Desierto Meridional, cuyos 100 hombres patrullaron la frontera con Arabia Saudita. Cuando Iraq alcanzó la independencia, aceptó el puesto de general de brigada de la Legión Arabe de Jordania. Glubb reforzó esta unidad y se ocupó de poner fin a las incursiones fronterizas entre Jordania y Arabia Saudita. Cuando las guerrillas palestinas comenzaron a incitar a la rebelión en Jordania a finales de los años treinta, la Legión fue reforzada con la creación de la Fuerza Mecanizada del Desierto. Estas fuerzas tuvieron gran importancia para los británicos cuando los italianos comenzaron a avanzar hacia Egipto en 1940 y Glubb amplió sus efectivos hasta los 700 hombres, que se convirtieron en el Regimiento Mecanizado del Desierto. Durante la II Guerra Mundial la Legión se expandió hasta los seis regimientos. Después de la intervención de la Legión en la guerra de independencia de Israel, Glubb asumió la responsabilidad de guardar la frontera jordano-israelí, de 500 km. El servicio de Glubb con la Legión concluyó en 1956 y ese mismo año fue nombrado caballero.

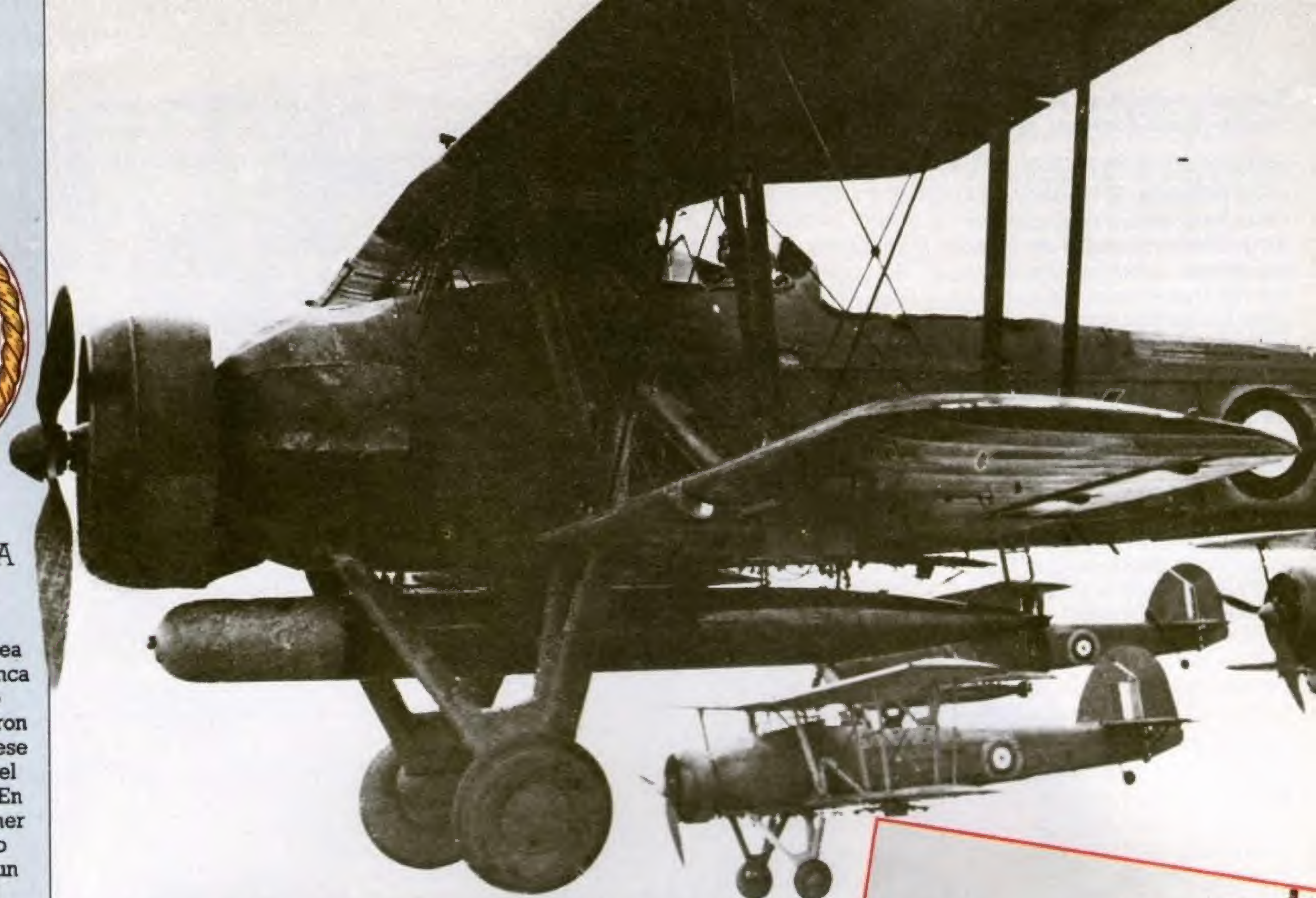


EL ARMA AEREA DE LA FLOTA

La historia del Arma Aérea de la Flota británica arranca en 1911, en que cuatro pilotos navales aprendieron a volar en Eastchurch. Pese a la indiferencia oficial, el entrenamiento continuó. En 1911 se construyó el primer hidroavión y un biplano despegó de la proa de un acorazado anclado. El Primer Lord del Almirantazgo, Winston Churchill, apoyó el desarrollo de una aviación naval y, bajo su atenta dirección, en 1914 el ala naval del Royal Flying Corps ganó cierta independencia y se convirtió en el Royal Naval Air Service (RNAS). Este tuvo un papel marginal en la I Guerra Mundial, pero unos pocos éxitos marcaron el camino a seguir. Durante la campaña de los Dardanelos se lanzó por primera vez un torpedo aéreo contra un buque enemigo y el 2 de agosto de 1917 el jefe de escuadrón E. H. Dunning apontó en la cubierta de un buque de navegación.

El 1 de abril de 1918 se fusionaron el RNAS y el RFC para formar la Royal Air Force (RAF). Pero esta pérdida de independencia fue breve: en abril de 1924 se creó el Arma Aérea de la Flota y oficiales navales comenzaron a formarse como pilotos. En mayo de 1939 el Almirantazgo asumió el control completo del AAF, que consistía en siete portaaviones y 340 aviones.

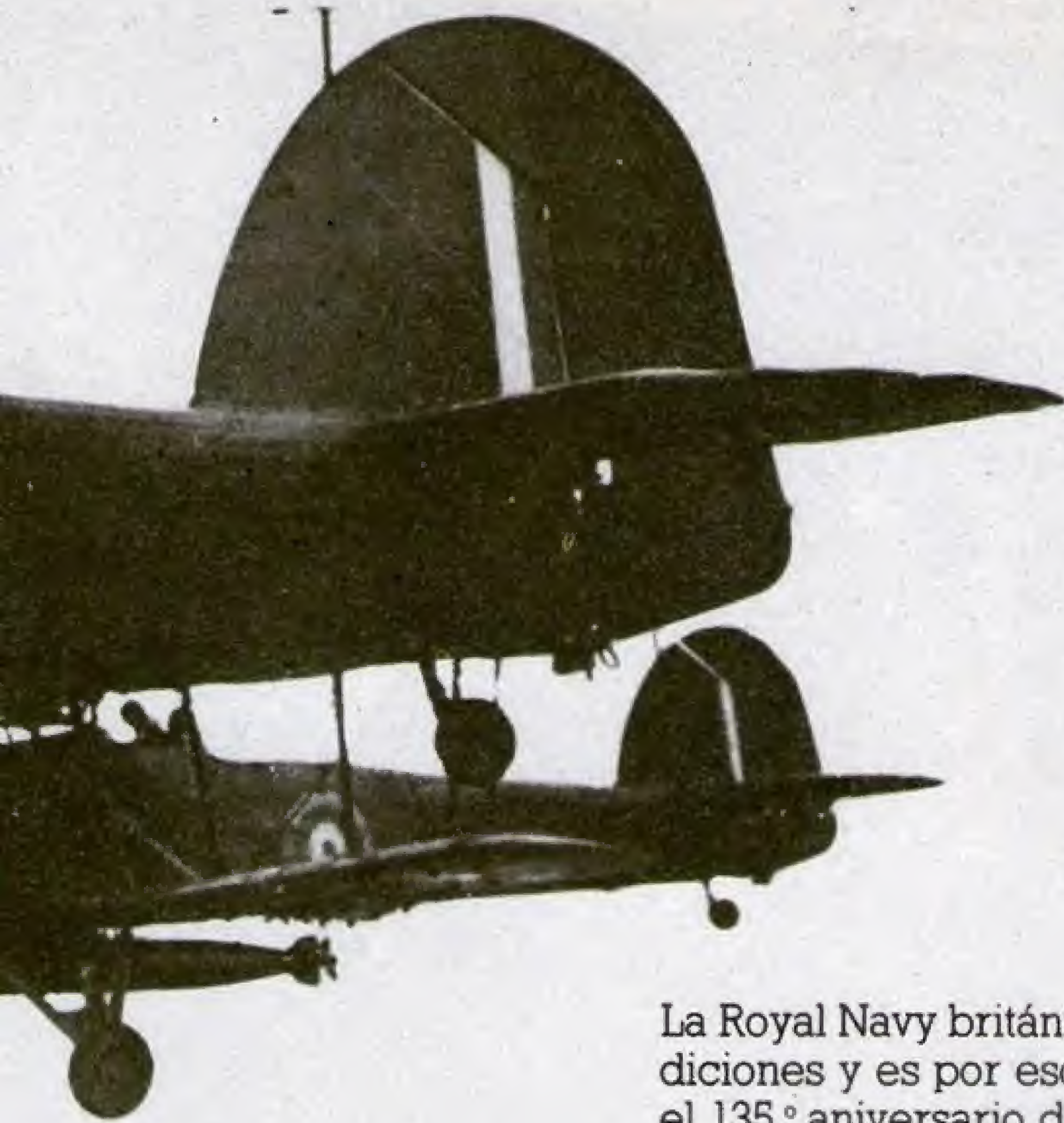
La incursión de los Swordfish de los escuadrones núms. 815 (cuyo emblema se muestra sobre estas líneas) y 819 contra Tarento demostró el potencial del poder aéreo embarcado y engendró una revolución de las tácticas navales.



!TORPEDO FUERA!

Los anticuados Swordfish de la Royal Navy causaron estragos en la Armada italiana en el curso de su audaz incursión contra Tarento en noviembre de 1940





Izquierda: en la noche del 11 al 12 de noviembre de 1940, 21 biplanos Fairey Swordfish del Arma Aérea de la Flota británica infligieron un duro golpe a la Flota italiana, fondeada en Tarento, y cambiaron las tornas en el escenario naval del Mediterráneo. Pese a las densas defensas antiaéreas, los aviones consiguieron pasar y alcanzar tres buques con cinco torpedos. Sólo dos tripulaciones no regresaron. Abajo: los pecios de tres acorazados: el *Caio Duilio* (izquierda), el *Littorio* (centro) y el *Conte di Cavour* (derecha). Después de la incursión, los buques supervivientes zarparon hacia puertos más seguros.

La Royal Navy británica cuida especialmente sus tradiciones y es por eso que el 21 de octubre de 1940, el 135.° aniversario de la batalla de Trafalgar, se eligió como fecha apropiada para ejecutar un ataque contra la Regia Marina italiana en su seguro fondeadero del puerto de Tarento, a la sazón uno de los mejor defendidos del mundo.

La Regia Marina, con sus seis acorazados modernos, era por entonces una enorme amenaza potencial para la Flota del Mediterráneo británica, cuyo cometido primordial era la salvaguarda de las 2.000 millas de las rutas de convoyaje de Gibraltar a Malta y Alejandría. Sin embargo, la flota italiana no se prodigaba en demasía, de modo que la única forma en que la Royal Navy podía neutralizarla era mediante una acción audaz que en otros tiempos podría hacer las delicias del propio Nelson.

Los planes detallados de una operación de ese estilo habían sido ya esbozados tres años antes, después que las tropas de Hitler ocupasen Austria. Más tarde, cuando Gran Bretaña quedó sola frente a Hitler y Mussolini en 1940, los planes fueron desempolvados. Estos contemplaban el que podía ser el primer ataque nocturno realizado por aviones de torpedeo contra una flota enemiga amarrada en un puerto pesadamente defendido.

La primera idea era que la fuerza de ataque estuviese integrada por 30 Swordfish de los portaaviones HMS *Eagle* e *Illustrious*, pero las cosas se torcieron desde el principio. Un incendio accidental en un hangar del *Illustrious* destruyó tres de sus Swordfish; además la corrosión marina había afectado tanto a los restantes que hubieron de ser desarmados, limpiados y montados de nuevo. Ello supuso que el ataque, bautizado operación «Juicio» *(Judgement)*, fuese pospuesto hasta el próximo período lunar favorable, del 11 al 19 de noviembre.

Se presentaron más problemas. Poco antes del 11 de noviembre se descubrió en los tanques de combustible de aviación del *Eagle* un alto nivel de contaminación causado por las bombas que le habían lanzado cuatro meses atrás unos bombarderos en picado italianos. Como resultado, tres de sus Swordfish padecieron problemas motrices y cayeron al mar, de modo que el comandante del *Eagle* determinó que no había otra solución que regresar a Alejandría para efectuar reparaciones. El *Illustrious* se quedaba solo. Este recibió cinco aviones del *Eagle*, pero ahora el total disponible era de sólo 21 torpederos.

Las posibilidades de supervivencia de cada piloto eran de apenas el 50 por ciento

Un reciente reconocimiento aéreo había descubierto un problema adicional para los pilotos del Arma Aérea de la Flota: la instalación de líneas de globos cautivos en el puerto exterior del Mar Grande como protección auxiliar contra aviones a baja cota. Las posibilidades de supervivencia de cada tripulación eran de apenas el 50 por ciento, pero la moral entre los aviadores era increíblemente alta. Durante la tarde anterior a la incursión, éstos recibieron la alentadora noticia de que un sexto acorazado se había unido a los cinco existentes en Tarento. A las 18,00 horas del 11 de noviembre de 1940, el *Illustrious*, con el contraalmirante Lyster a bordo, dejó sus cruceros y destructores de escolta y puso rumbo hacia el punto previsto de despegue de los aviones, a unas 170 millas al sureste de Tarento.

A las 20,40, los 12 Swordfish de la primera oleada habían despegado y formaban tras su líder a 300 m de altura, siguiendo las indicaciones del teniente de navío Norman Scarlett, observador del avión L4A. Pilotado por el comandante del 815.° Escuadrón, capitán de corbeta Kenneth Williamson, ese Swordfish, como los otros once, sólo llevaba piloto y observador, este último en el puesto del artillero debido a que su posición habitual estaba ocupada por un depósito auxiliar de combustible. Seis de los Swordfish, que formaban la fuerza principal de ataque, llevaban un torpedo cada uno y los otros seis estaban armados con bombas; además, dos de éstos debían iluminar el objetivo con bengalas.

Los lentos Swordfish tardaron dos horas en llegar a Tarento. Antes de alcanzar la vertical, los pilotos vieron cómo el cielo se llenaba de destellos rojos, azules y naranjas. Los italianos, cuyos detectores acústicos habían captado la aproximación de los aviones, saturaban ya el aire de proyectiles trazadores y antiaéreos.

A las 22,56, el primero de los dos aparatos dotados de bengalas inició su pasado a 2.200 m. Su misión era lanzar bengalas amarillas a un intervalo de 900 m al Este del puerto principal para perfilar las líneas de los acorazados para los aviones que le seguían. Las bengalas arrojadas por el teniente de navío Biggell en el avión L4P, con el teniente de navío Janvrin como observador, iluminaron lo suficiente y el piloto del segundo Swordfish, teniente de navío Lamb (con el teniente de navío Grieve como obser-

Tarento
11/12 de noviembre de 1940

A principios de noviembre de 1940 —unos cinco meses después de que Italia declarase la guerra a los Aliados— la Armada italiana poseía seis acorazados, diecinueve cruceros y unos 50 destructores; en suma, sus efectivos eran bastante superiores a los de la Flota del Mediterráneo británica. Era necesaria una acción decisiva para compensar la situación. Esta acción se materializó en una audaz incursión protagonizada por veinte biplanos Swordfish contra el fondeadero de la Regia Marina en Tarento.
Tarento era uno de los puertos más pesadamente defendidos del mundo, protegido contra ataques aéreos por gran número de globos cautivos y piezas antiaéreas emplazadas en tierra y en buques. Pero el resultado de la operación fue el hundimiento de tres acorazados italianos.





Izquierda y arriba: fotografías tomadas antes y después de la incursión. Izquierda: una fotografía en la que se han detectado las posiciones de redes antitorpedos y defensas antiaéreas italianas el 9 de octubre de 1940. Arriba: el puerto tras el ataque.

vador), decidió dirigirse directamente hacia el objetivo que debía bombardear, los tanques de fuel situados al sureste del puerto.

Williamson y Scarlett lanzaron el primer torpedo. Picando desde 1.200 m, cruzaron los 5 km de anchura del puerto exterior en mitad de un intenso fuego antiaéreo, sortearon la barrera de globos cautivos y liberaron su torpedo nada más rebasar el rompeolas principal.

En ese instante, el destructor *Fulmine* divisó el avión contra la Luna y abrió fuego con sus piezas de 20 y 12,7 mm a una distancia de 1.000 m. Lo siguiente que recordó el piloto fue que estaba atrapado en la cabina del avión, que se hundía lentamente en las aguas del Mar Grande. Liberó sus arneses y saltó al agua para satisfacción de su observador, que temía que no volvería a ver vivo a su «patrón». Pese al fuego de ametralladora, alcanzaron a nado un dique flotante y una hora más tarde disfrutaban de una copa de brandy servida a bordo del destructor que los había abatido.

Mientras, el torpedo había cubierto su carrera, explosionó magnéticamente bajo el acorazado *Conte di Cavour*, de 29.032 toneladas, y le abrió una vía de 12 por 8 m en la popa. Sus tanques de fuel embarcaron agua, los mamparos cedieron y el buque se sentó en el fondo del puerto.

Los demás aviones torpederos siguieron el ejemplo de Williamson. El L4C, pilotado por el alférez de navío Sparke con el también alférez de navío Neale como observador, y el L4R, tripulado por los alféreces de navío Macauley y Wray eligieron el mismo objetivo. Sus torpedos, dirigidos contra el *Cavour*, fallaron y siguieron hacia el *Andrea Doria*, pero ambos tocaron fondo y explosionaron antes de alcanzarlo.

Neale, que dijo «poder oler» los proyectiles antiaéreos de tan cerca como pasaban, llevaba puesto su mejor uniforme:

«Eramos conscientes de que esta noche existían muchas posibilidades, más de las normales, de acabar derribados y yo, como la mayoría de los demás, lucía mi mejor uniforme. Si mi destino era terminar como prisionero de guerra, por lo menos debía ir vestido como la ocasión requería.»

Una explosión enorme abrió una vía en el casco del acorazado de 40.724 toneladas

El cuarto torpedo lanzado tuvo más fortuna. El teniente de navío Kemp y su observador, el alférez de navío Bailey, en el L4K, volaron entre el fuego procedente de las baterías del cabo Rondinella, en el Norte, y San Pietro, en el Sur. Tras picar hasta el nivel del mar a través del Mar Grande, pudieron ver cómo los proyectiles disparados contra ellos por las baterías costeras explosionaban entre los mercantes atracados en el puerto. Tras sortear la hilera occidental de globos y rebasar las redes antitorpedos, lanzaron a 1.000 m del *Littorio*, al que alcanzaron en la amura de estribor. Una enorme explosión abrió una gran vía delante de la torre n.° 1 de piezas de 152 mm de ese acorazado de 40.700 toneladas. Una vía por la que hubiese podido pasar un Swordfish.

Segundos más tarde, el teniente de navío Swayne y el alférez de navío Buscall pasaron en su L4M a través de las mismas defensas y se aproximaron al *Littorio* por la otra banda. Su torpedo se abrió paso por el blindaje del local de la timonera (de milagro no alcanzó el pañol de municiones n.° 1) y dejó tras de sí una vía de seis por dos metros.

El sexto y último torpedo lanzado por la primera oleada se dirigió contra el *Vittorio Veneto*. Liberado a 1.300 m por el E4F, con el teniente de navío Maund y el alférez de navío Bull como piloto y observador, respectivamente, fue a dar con un banco de lodo y detonó junto al costado de estribor del buque, pero no le causó daños.

Mientras, los Swordfish armados con bombas rea-

FAIREY SWORDFISH

Pese a su aspecto desgarbado, el torpedero Fairey Swordfish era un avión masivo y muy robusto. Apodado el «Saco de cuerdas», era casi tan alto como un autobús con imperial y su tren era de tipo clásico y fijo. La célula era metálica; el fuselaje, de tubos de acero, estaba revestido de tela y de metal en la parte delantera. En comparación con sus contemporáneos, el Swordfish resultaba falto de potencia: su motor Bristol Pegasus de 750 hp, que accionaba una hélice Fairey-Reed, le daba una velocidad de 250 km/h, pero si el viento era adverso ésta podía reducirse a unos 170 o 190 km/h. El Swordfish podía llevar un arsenal notable, incluido un torpedo Mk XII de 725 kg, una mina de 675 kg o un peso equivalente en bombas en los soportes subalares.

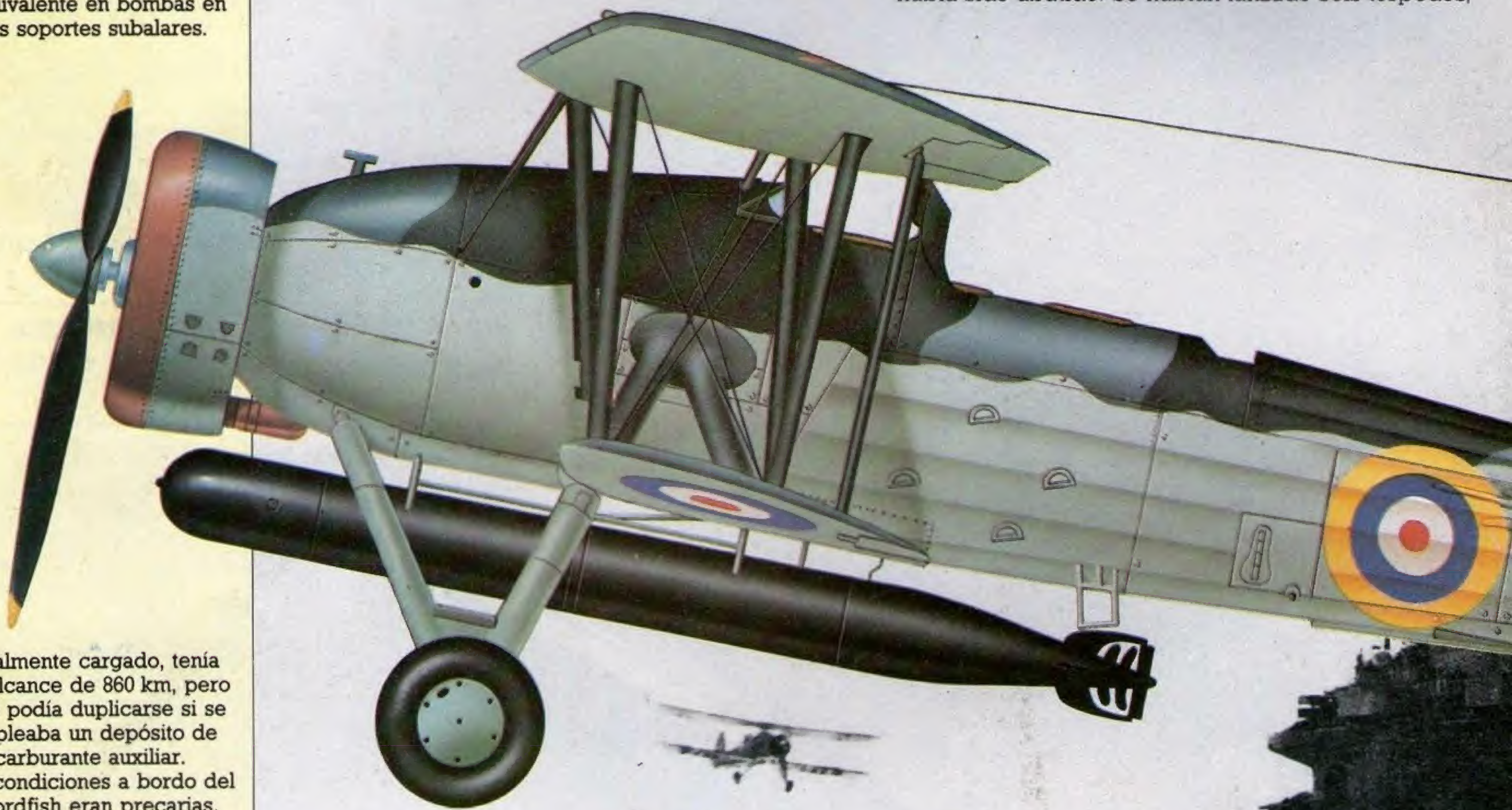
lizaron sus ataques de diversión para confundir a las defensas. Los dos que habían lanzado bengalas, el L4P y el L5B, se ocuparon de los tanques de fuel, sobre los que lanzaron sus ocho bombas semiperforantes de 112 kg. Cuando Lamb se dirigía hacia mar abierto, soltó calmosamente las bengalas que le quedaban a través del puerto, en la seguridad de que ello iba a causar que los artilleros italianos consumiesen un gran volumen de munición.

El otro objetivo terrestre atacado fue la base de hidroaviones situada en la parte meridional del puerto interior, el Mar Piccolo. Cuando el alférez de navío Sarra tiró de la palanca de su L4L para recuperar el picado, su observador, el guardiamarina Bowker, pensó que su piloto hubiese hecho mejor recuperando la maniobra un poco antes: «Pude oír el inusual estampido de los disparos de los cañones en tierra en lugar de las explosiones de sus proyectiles en el aire y vi claramente cómo un hombre próximo a la grúa del varadero nos disparaba con su fusil». Pero ese picado tan pronunciado tuvo su efecto. Se produjo una violenta explosión en el hangar de los hidros debido a que las bombas fueron a caer entre dos aviones en reparación. Las demás bombas de Sarra alcanzaron el varadero y un tinglado. La tripulación del L4L se alejó de allí satisfecha, pues su objetivo era una de las bases desde donde los hidroaviones enemigos controlaban los movimientos de los convoyes del Mediterráneo. Al día siguiente, Sarra contó 17 agujeros en su avión.

Los otros tres Swordfish configurados como bombarderos se habían dedicado a la concentración de cruceros, destructores, torpederos y submarinos fondeados en el Mar Piccolo. El capitán Patch, el único piloto de la Real Infantería de Marina participante en la acción, con el teniente de navío Goodwin como observador, voló a través de una cortina de fuego automático para bombardear dos cruceros pesados. Una de sus bombas llevaba atado un par de botas gastadas para que los italianos supiesen que por allí había pasado un infante de marina.

El alférez de navío Forde y su observador, alférez de navío Mardel-Ferreira, en el L4H, no estaban seguros de que se hubiesen soltado las bombas y, pausadamente, volvieron a repetir el ataque. El teniente de navío Murray, con el alférez de navío Paine en el asiento trasero de su E5Q, consiguió un impacto directo en el destructor *Libeccio*, pero la ojiva semiperforante de la bomba atravesó limpiamente la delgada cubierta acorazada y no explosionó.

El primer ataque había concluido. De forma increíble, durante casi 30 minutos un puñado de lentos biplanos había volado a baja cota a lo largo y ancho de un puerto pesadamente defendido y frente a los cañones de la Regia Marina y sólo uno de ellos había sido abatido. Se habían lanzado seis torpedos,



Totalmente cargado, tenía un alcance de 860 km, pero éste podía duplicarse si se empleaba un depósito de carburante auxiliar. Las condiciones a bordo del Swordfish eran precarias. Sus tres tripulantes se hallaban en una cabina abierta y debían soportar todo tipo de inclemencias. Durante la II Guerra Mundial el Swordfish desempeñó multitud de tareas y, pese a su falta de velocidad y confort, era muy apreciado por sus tripulantes, quienes apreciaban sobre todo su maniobrabilidad y elevada disponibilidad: fuese cual fuera la situación, el Swordfish nunca fallaba.

de los que tres dieron en sus blancos. El *Cavour* había encajado uno, y el *Littorio,* dos.

Cuando la primera oleada inició su regreso al portaaviones a las 23,35 horas, la segunda comenzó su aproximación hacia el puerto. Habían despegado nueve Swordfish, pero uno perdió su depósito adicional y se vio obligado a abortar su misión. Ese aparato recibió la «cálida bienvenida» de los cañones del *Illustrious* y del crucero *Berwick,* pues no se esperaba que ningún avión propio regresara tan pronto.

Una vez más, en cabeza iban los aviones con bengalas, el L5B con el teniente de navío Hamilton y el alférez de navío Weekes, y el L4F con el teniente de navío Skelton como piloto y el alférez de navío Perkins como observador. Como hiciera la primera oleada, lanzaron sus bengalas al este y al sureste del Mar Grande para siluetear los acorazados y después se dirigieron al sureste para bombardear los tanques de nafta.

Los cinco torpederos aparecieron por el noroeste del puerto exterior. Al mando del ataque, en el L5A, volaba el oficial comandante del 819.° Escuadrón, el capitán de corbeta Hale, con su observador el teniente de navío Carline. Una vez atravesaron la densa cortina de fuego de las baterías de San Pietro, viraron sobre el cabo Rondinella y picaron a través del Mar Grande para lanzar su torpedo contra el *Littorio.*

Al tiempo que se producía el ataque de Hale, el L5K, pilotado por el teniente de navío Torrens-Spence, y su observador, el teniente de navío Sutton, que por el camino había logrado sintonizar una emisión de opera italiana, lanzó su torpedo contra el mismo objetivo. Al hacerlo, notaron un fuerte golpe en el avión y vieron cómo debajo suyo se elevaba una columna de agua. «Dios mío, nos han alcanzado», pensó Sutton. En realidad, debido a que habían volado en rasante para mantenerse por debajo de la depresión máxima de los cañones de los acorazados, las ruedas habían tocado el agua. Tras ganar altura para rebasar el rompeolas, sortearon la barrera de globos cautivos y recibieron el fuego a quemarropa de cuatro destructores. Milagrosamente, su Swordfish salió indemne y rápidamente puso rumbo hacia mar abierto por el sur del puerto. Como Sutton diría después: «Ninguno de nosotros creyó que iba a salir vivo de allí».

No llegó a saberse si ese torpedo alcanzó al *Littorio.* Un torpedo sin explosionar, que provocó más de una emoción a los buceadores italianos, se descubrió más tarde enterrado en el cieno acumulado bajo la quilla del acorazado. El que sí lo alcanzó dejó en el casco un boquete de doce por nueve metros, justo a proa de la vía abierta por el L4K en el pri-



Fotografía principal: un solitario Swordfish se dispone a apontar en el HMS *Illustrious.* Con 1.392 tripulantes y una dotación de 32 Swordfish, el *Illustrious* era uno de los principales buques británicos en el Mediterráneo: Abajo, derecha: bombas semiperforantes de 112 kg alineadas en la cubierta del *Illustrious.* Una de ellas lleva escrito «Próxima parada, Tarento». Abajo: la cabina del piloto de un Swordfish Mk I. Izquierda: uno de los Swordfish utilizados en el ataque, con un torpedo Mk XII.

ENTRE LA ANTIAEREA

Uno de los aspectos más notables de la acción de Tarento fue la incapacidad de las defensas del puerto de infligir graves daños a los torpederos británicos. En un combate de una hora, librado en uno de los puertos mejor defendidos del mundo en 1940, sólo se perdieron dos Swordfish por acción del enemigo. Después del ataque se estimó que los italianos habían disparado unos 13.000 proyectiles con sus 21 baterías antiaéreas y 200 ametralladoras emplazadas en torno al puerto. Pero esta cifra no es todavía exacta, pues falta sumar las armas antiaéreas de los propios buques fondeados en los dos puertos de Tarento. El fallo de las defensas fue consecuencia de varios factores, sobre todo la inexperiencia italiana contra ataques de torpedeo y la preparación de los pilotos británicos. Aunque los detectores acústicos italianos identificaron la primera oleada de Swordfish, gran parte del posterior fuego antiaéreo fue impreciso y estuvo mal coordinado, y los acorazados alcanzaron a algunos cruceros y éstos a alguno de los mercantes atracados en el puerto. Muchas de las baterías costeras dispararon con demasiada elevación por temor a dañar los buques fondeados y, por tanto, poco pudieron contra los británicos, que volaban a baja cota. Sistemas de alerta más sofisticados, proyectores y zonas de tiro solapadas hubiesen incrementado el número de derribos. Sin embargo, gran parte del mérito está en los pilotos británicos y sus aviones. Los primeros sortearon milagrosamente globos cautivos y proyectiles antiaéreos antes de lanzar sus torpedos, y los Swordfish se mantuvieron en el aire pese a encajar muchos impactos. Pero la incursión tuvo también la ventaja de la originalidad: nunca antes se había empleado una gran formación de torpederos para atacar una flota enemiga en puerto propio.

mer ataque. El pecio embarcaba agua y se posó en el fondo por la proa, que quedó a flor de la superficie. Mientras realizaba su ataque, Torrens-Spence vio una gran llamarada naranja procedente del E4H, alcanzado mientras se dirigía contra el crucero pesado *Gorizia*. Más tarde se recuperó el cuerpo de su piloto, el teniente de navío Bayley, pero el del observador, teniente de navío Slaughter, quedó para siempre en el fondo del puerto.

El quinto gran éxito del ataque correspondió al L5H, pilotado por el teniente de navío Lea y con el alférez de navío Jones como observador.

A seis metros sobre la superficie y a una distancia de 800 m, se aproximaron a su objetivo, el acorazado de 29.390 toneladas *Caio Duilio*. Su torpedo detonó por influencia nueve metros por debajo de la superficie y abrió en la obra viva una vía de diez por seis metros. El agua inundó los pañoles 1 y 2. Tras lanzar el torpedo, el L5H voló entre los cruceros *Zara* y *Fiume*, esquivó por poco los palos de una unidad antiaérea y puso rumbo a San Pietro.

Aunque tocado por el fuego de ametralladoras pesadas, que dejaron el avión temporalmente fuera de control, el teniente de navío Welhman, piloto del último torpedero, el E5H, y su observador, el teniente de navío Humphreys, no cejaron en su empeño y lanzaron su torpedo contra el *Vittorio Veneto*. Sin embargo, los daños encajados por el avión provocaron que el piloto fallase a la hora del lanzamiento. Alcanzado en un semiplano de babor por un proyectil de 40 mm, el E5H consiguió regresar sin otra novedad al *Illustrious*.

El único avión que actuaba como bombardero en la segunda oleada llegó sobre el puerto 24 minutos más tarde. La partida del L5F se había demorado a causa de un accidente ocurrido al despegar. Tan furioso estaba su observador, el teniente de navío Going, por este contratiempo, que saltó el escalafón y pidió permiso para despegar al comandante del *Illustrious*, Denis Boyd, y al propio contraalmirante Lyster, quien le dijo: «Bien, le toca ir en el avión accidentado. Vaya si quiere». El L5F fue rápidamente reparado.

Los buques fondeados en el Mar Piccolo iban a ser el objetivo del piloto de este avión, el teniente de navío Clifford. Una de sus bombas dio en el crucero pesado *Trento*, cerca del puente, pero de nuevo el débil blindaje horizontal de este buque dejó pasar la ojiva semiperforante y la bomba no explosionó.

Aunque el ataque de Clifford puso fin a la incursión, los cañones italianos siguieron disparando hacia el cielo, ahora vacío, durante 15 minutos después de que el último Swordfish dejó la zona.

Sólo se habían perdido dos aviones británicos y la incursión había sido un éxito más allá de las previsiones: cinco torpedos habían alcanzado a tres de los seis acorazados enemigos y los habían dejado fuera de combate. Cuando el último Swordfish se posó en la cubierta de vuelo del *Illustrious*, estacionado al largo de Cefalonia, el sentimiento general era de profundo alivio por haber tenido tan pocas bajas.

Esa acción tuvo otras consecuencias. El día siguiente, todos los buques italianos de gran porte capaces de navegar zarparon de Tarento en pos de la seguridad de Nápoles y de otros puertos de la costa de poniente italiana. En consecuencia, se redujo la amenaza que pesaba sobre los convoyes británicos y, durante cierto tiempo, la Royal Navy tuvo la superioridad naval en el Mediterráneo.

Entre los tripulantes británicos, la concesión de condecoraciones fue casi general. De hecho, el ataque a Tarento fue y es uno de los hitos de la historia de la guerra naval moderna. A partir de él, la aviación embarcada comenzó a desempeñar un papel preponderante en las batallas marítimas. El almirante japonés Isoruku Yamamoto estudió atentamente los resultados del ataque del Arma Aérea de la Flota británica contra la Regia Marina y en base a sus conclusiones se gestó la devastadora incursión que al cabo de un año tuvo lugar en Pearl Harbor.



Uno de los dos Swordfish derribados durante el ataque es extraído de aguas del puerto de Tarento el día siguiente a la incursión.

El 45.° Comando británico atravesó la isla de Soledad y a continuación lanzó un ataque nocturno contra las fuerzas argentinas que defendían Dos Hermanas

El viernes 7 de mayo de 1982, la mayor fuerza anfibia reunida por Gran Bretaña desde la crisis de Suez en 1956 levó anclas en la isla de Ascensión y puso rumbo al Sur, en dirección a las Malvinas. Era una noche silenciosa y tranquila, los buques navegaban totalmente a oscuras para dificultar su posible detección y la atmósfera a bordo era muy tensa. Tres días después, el general de brigada Julian Thompson impartió sus órdenes sobre el plan definitivo de desembarco en la cabeza de playa de San Carlos. Unos 60 hombres se apiñaron en el comedor de oficiales del HMS *Fearless* para recibir las instrucciones del general. Al acabar, parafraseó al duque de Wellington y dijo: «Señores, esto no va a ser una merienda campestre». Comprendimos, quienes no lo habían hecho ya, que el asunto en el que nos habíamos embarcado comenzaba a tomar un cariz serio.

A medida que seguíamos hacia el Sur, flanqueados de veloces fragatas y destructores y con una meteorología cada vez peor, se aceleraron los preparativos para nuestro desembarco. El cielo se hacía más plomizo, la temperatura descendía y bramaba el viento, conjunto de factores que nos protegían en parte del reconocimiento aéreo argentino que, a medida que nos aproximábamos a nuestro destino, se fue haciendo una amenaza constante. Se realizaron los últimos ajustes en la planificación táctica y nuestra Compañía Zulú fue transbordada al HMS *Intrepid*.

Las dotaciones de los buques de la Real Flota Auxiliar que nos conducían hacia el Sur se esforzaban en el cumplimiento de sus tareas en sus sobrecargados transportes de ataque anfibio. Eran hombres de gran flexibilidad, duros, solícitos y simpáticos. En las semanas que llevábamos de convivencia habíamos trabado una buena amistad con ellos.

El 20 de mayo nos llegó la comunicación que esperábamos, que fijaba el Día D para el 21 de mayo, la Hora H para las 06,30 (GMT) y nos autorizaba a distribuir la munición de combate. Mi sargento primero regimental controlaba los 34 kg de munición que cada hombre llevaría. Se dirigió a uno de los oficiales de mi compañía, un escocés (como la mayoría en el 45.° Grupo de Comandos), y se limitó a decirle: «Todo listo». Esas dos palabras pasaron rápidamente de boca en boca por todo el barco y la tensión fue en aumento.

Ibamos a desembarcar en la bahía de Ajax, en la parte meridional de la cabeza de playa, a las 09,45 horas GMT, es decir, las 05,45 horas locales. (La *Task Force* utilizaba siempre la hora GMT, la media en el meridiano de Greenwich, y nunca la local.) El 45.° de Comandos iba a tener una hora y cuarto de



Un infante de marina del 45.° Comando de patrulla en el área de San Carlos. Además de su fusil de asalto L1A1, está equipado con un lanzagranadas Carl Gustav de 84 mm con bípode.

CAMINO HACIA LA VICTORIA

CORONEL ANDREW WHITEHEAD

El coronel Whitehead se unió a los Royal Marines (Real Infantería de Marina británica) como alférez en 1958. Tras servir con el 42.° Comando en Extremo Oriente se unió al 40.° Comando en Malta y tomó parte en operaciones en Brunei y Borneo. Después de dos años con el 43.° Comando, fue puesto al frente del Destacamento de los Royal Marines a bordo del HMS *Zest* (1966-67). A continuación pasó dos años como instructor en Lympstone. En 1971, tras realizar los cursos en Canadá, fue nombrado oficial de estado mayor de la División de Maniobras Conjuntas de las Fuerzas Aliadas en el Norte de Europa, en Oslo. Después mandó la Compañía K del 42.° Comando en Irlanda del Norte, el Caribe y Canadá, y a continuación fue transferido al Directorio de Planes Navales del Ministerio de Defensa en



Londres.
De marzo de 1978 a mayo de 1980 sirvió como jefe de estado mayor de la 3.ª Brigada de Comandos. Promovido a teniente coronel, recibió el mando del 45.° Grupo de Comandos en abril de 1981. Esta unidad estuvo desplegada en Irlanda del Norte y el coronel Whitehead recibió una mención. De regreso de las Malvinas, Whitehead fue condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos. En abril de 1983 fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Defensa británico en Washington, Representante Adjunto y Asistente del Agregado de Defensa.

oscuridad en la que debía asegurar sus objetivos iniciales, la vieja factoría de despiece y la línea de colinas situada unos 1.000 m más allá. Ibamos a desembarcar en cuatro LCU, esos grandes lanchones tripulados por el personal del *Fearless* y el *Intrepid*, y seríamos la segunda unidad en pisar tierra firme. A continuación se produjo una larga espera en la cubierta de nuestro *Stromness*, viendo cómo el tiro de las piezas navales batía las colinas que teníamos enfrente y oyendo el tiroteo sostenido por los buceadores del SBS para reducir una pequeña bolsa de resistencia en Fanning Head, en el sector norte de la cabeza de playa. Había luz suficiente para poder ver cuando subí a uno de los lanchones y el 45.° de Comandos se dirigió hacia la playa de la bahía de Ajax.

Esta estaba extremadamente silenciosa y apareció despejada y expuesta a medida que nos acercábamos con los lanchones. Era el período más vulnerable de cualquier operación anfibia, cuando los primeros infantes de marina deben poner pie a tierra e iniciar la progresión hacia sus objetivos.

Bajaron las rampas y las secciones de cabeza de las Compañías X-Ray y Yankee avanzaron por la playa. Estaba desierta y en cuestión de minutos la Compañía X-Ray había rebasado la factoría de despiece, que encontró desocupada, y comenzaba a franquear el escarpe rocoso hacia el suroeste en dirección al monte Campito, la cota más alta de nuestro objetivo. La Yankee desembarcó e inició el avance hacia el Oeste, colina arriba. Unos 15 minutos más tarde llegó Zulú, que completó la limpieza de la playa y se desplegó al Sur para preparar la arribada de nuestro material de apoyo. Había sido un desembarco fácil y hacia el mediodía el 45.° de Comandos había «desaparecido» como un camaleón, pues sus hombres se habían buscado abrigo en el blando terreno turboso y construido refugios con piedras allí donde el suelo era demasiado duro para clavar las palas.



Izquierda: mientras Gran Bretaña sostenía las últimas negociaciones con vistas a solucionar pacíficamente el contencioso de las Malvinas, el 45.° Comando se entrenaba en la isla de Ascensión. Abajo: conscientes del peligro inminente de ataques aéreos, los hombres del 45.° Comando comenzaron rápidamente a excavar abrigos en San Carlos. Sus expectativas se confirmarían en poco tiempo. Abajo, derecha: el teniente coronel Whitehead insistía en que los hombres de su unidad escribiesen regularmente a casa para aliviar la ansiedad de sus familias.

Más allá podía ver a los infantes del 40.° de Comandos preparando sus posiciones y cómo los helicópteros transportaban una batería de artillería. En las colinas que rodeaban la cabeza de playa se asentaban lanzadores de misiles antiaéreos Rapier, mientras unos pocos vehículos, cargados de equipos de radio y municiones, avanzaban tierra adentro por ese terreno difícil.

Por la tarde del Día D la relativa tranquilidad de esa escena se vio turbada por la aparición de la Fuerza Aérea Argentina. Volando en rasante y sorteando las elevaciones que rodeaban la cabeza de playa, los pilotos de los Skyhawk argentinos demostraron una pericia y un coraje increíbles. Sus objetivos eran los buques que descargaban en el estrecho de San Carlos y nosotros observamos fascinados el extraordinario espectáculo que se desarrolló a nuestros pies (estábamos en lo alto de la cota) cuando la Royal Navy comenzó a lanzar contra los incursores toda la furia de sus defensas antiaéreas. Los argentinos pagaron un elevado tributo y al concluir el Día D habían perdido unos 16 aviones a manos de los Harrier de la Armada, las defensas en tierra y de nuestros propios misiles Rapier y Blowpipe.

Pasamos cinco días en la cabeza de playa mientras continuó el desembarco de suministros, desesperadamente lento. Más tarde supimos la razón: el *Atlantic Conveyor,* con gran parte de nuestros helicópteros pesados a bordo, había sido hundido. Más

VIAJE HACIA EL SUR

El jefe del 45.° Comando describe así cómo él y sus hombres se prepararon para la guerra: «El viaje hacia el Sur se caracterizó por el entrenamiento y la planificación. En el espacio limitado de que disponíamos a bordo de nuestros buques, practicamos una y otra vez los secretos de nuestra profesión, en particular el manejo de las armas, los primeros auxilios y los enlaces por radio, al tiempo que procesábamos toda la información que se nos suministraba. Dos veces al día nos reuníamos en torno a la radio del buque para escuchar el Servicio Mundial de la BBC y seguir el desenlace de la crisis diplomática. A medida que avanzaban los días nadie confiaba en que las Malvinas pudiesen volver a la soberanía británica por medios pacíficos ni, lo que es más importante, nadie en la 3.ª Brigada albergaba la más mínima duda sobre el éxito de nuestra participación en el conflicto.

»Pasamos casi tres semanas fondeados a lo largo de la isla de Ascensión mientras se agotaban los intentos de lograr una solución política. Fue un período fructífero, que nos permitió bajar a tierra y realizar algunos ejercicios prácticos de tiro y ejercitarnos en el despliegue con helicópteros y lanchones de desembarco.

»A medida que los informes sobre las Malvinas y sus ocupantes comenzaron a completarse y a reducirse las opciones disponibles por el comandante de la brigada, Julian Thompson, se elaboró un plan de asalto anfibio. Había algunas alternativas, pero finalmente se decidió por la operación definitiva: un desembarco en la costa occidental de isla Soledad, en la zona de San Carlos/bahía de Ajax. Las partidas de reconocimiento habían informado que los argentinos no ocupaban esa zona o que, por lo menos, sus efectivos en ella eran menguados.»



45.° GRUPO DE COMANDOS

El 45.° Comando de la Real Infantería de Marina, junto con su batería de apoyo directo (la 7.ª Batería de Comandos Sphinx de la Real Artillería) y su sección de zapadores (la Sección Cóndor de los Reales Zapadores), forman el 45.° Grupo de Comandos. Aunque esta unidad forma parte de la 3.ª Brigada de Comandos, dado que tiene su base en Arbroath, Escocia, tiene cierto grado de independencia pero persiste un sentimiento especial derivado de años de trabajar, vivir y operar juntas. Desde sus despliegues en Irlanda del Norte y sus maniobras en los climas subpolares de Cairngorms y Noruega hasta las operaciones en el Atlántico Sur, el 45.° Comando ha desarrollado ese espíritu de equipo tan útil cuando se entra en combate.

Al igual que las demás unidades de la 3.ª Brigada, el 45.° Comando posee un tiempo de movilización de siete días, pero cuando fue reclamado para entrar en acción en las Malvinas sus elementos estaban muy dispersos. El 2 de abril de 1982, la Compañía Yankee se hallaba en Brunei, de regreso a Hong Kong después de un mes de entrenamiento en la jungla; la Compañía Zulú estaba diseminada por toda Gran Bretaña y dedicada a maniobras de diverso tipo; mientras que la otra compañía de infantería, la X-Ray, y el resto de la unidad estaban a punto de disfrutar de las vacaciones de Pascua. Su comandante se encontraba en Alemania, pero regresó esa tarde y, junto con sus colaboradores, inició los preparativos de la unidad. En la tarde del 3 de abril, el 45.° Comando estaba listo para ser enviado a cualquier rincón del mundo.

aún, debido a la inmensa vulnerabilidad de los buques en la bahía con luz diurna, la descarga de pertrechos prosiguió sólo de noche. Lo que los infantes de marina denominaron el «Festival aéreo de la bahía de Ajax» continuó durante esos días y algunos de los artilleros de la Armada británica se dejaron llevar por el entusiasmo y lanzaron algunos proyectiles desagradablemente cerca de nuestras posiciones.

Finalmente, en la mañana del miércoles 26 de mayo, me dispuse a recibir nuevas órdenes del general de brigada Thompson. Estas eran sencillas: debíamos abandonar la cabeza de playa al amanecer del día siguiente y, cargados con todos los pertrechos, desplazarnos en lanchones a través de Puerto San Carlos y después a pie hasta el asentamiento de Douglas, a unos 35 km al noreste.

Al amanecer del día 27 de mayo la unidad esperaba en la playa los lanchones que debían llevarla a través del brazo de mar de Puerto San Carlos. Cada hombre cargaba unos 55 kg de pertrechos y algunos, como los operadores de radio y servidores de morteros, un peso bastante mayor. Pero ellos llevaban todo lo necesario y, así equipados, podían ir a cualquier parte y hacer cualquier cosa, aunque esa cosa fuese una caminata de mil demonios.

Desembarcamos en Puerto San Carlos y avanzamos lentamente colina arriba a través de las posiciones del 42.° de Comandos. Su comandante, el teniente coronel Nick Vaux, salió a mi encuentro, me ofreció un café y, junto a uno de sus oficiales que había servido antes en las Malvinas, me explicó el tipo de terreno que teníamos por delante. Reanudamos el avance con los mejores deseos y la Sección de Vigilancia protegiendo los flancos.



Izquierda: cargados con 55 kg de pertrechos y armas, hombres del 45.° Comando dejan San Carlos e inician la marcha a través de la isla Soledad. Derecha: el Westland Sea King, herramienta vital de la Fuerza Operativa. Abajo: los siete vehículos oruga Volvo Bv202 del 45.° Comando fueron utilizados sobre todo para llevar equipo pesado. Abajo, derecha: el teniente coronel Whitehead (izquierda) con parte de sus colaboradores en la cercanías de la bahía de Ajax.





Marchamos todo el día, hicimos una pausa antes del anochecer para ingerir una comida caliente y seguimos andando hasta la mañana siguiente. Casi todo el tiempo estuvo lloviendo y soplaba un viento de 45 a 50 km/h. El terreno era infernal: una turba esponjosa y húmeda cubierta de una hierba parecida a la de la tundra que, combinada con el peso que llevábamos, era más que propicia para las torceduras de tobillos. Nuestras botas, un excelente calzado civil de montaña, estaban empapadas, tanto como los uniformes. El 45.° de Comandos, con los grupos de exploración en vanguardia y los flancos, avanzaba dividido en compañías y cubría una extensión de 3 km. Nos detuvimos en New House a las 02,00 horas del 28 de mayo, dormimos hasta el amanecer y luego proseguimos en formación táctica a fin de tomar el asentamiento de Douglas a las 16,00 horas de ese mismo día. Cuando coroné la elevación que dominaba las cuatro casas de Douglas, pude ver cómo las dos compañías en vanguardia avanzaban desplegadas hacia la aldea. Estaba orgulloso de mis chicos: mojados y cansados, pero habían cubierto la distancia en menos tiempo del previsto y todavía estaban preparados para el combate.

Los argentinos habían evacuado Douglas antes de que llegásemos. Los aldeanos se mostraron complacidos de nuestra aparición por allí y nos ofrecieron sus casas y cabañas para que nos refugiásemos de los elementos. Casi la mitad de mis hombres pudo resguardarse bajo algún tipo de techumbre, mientras el resto cavaba trincheras y patrullaba por el área. Esa noche recibí la notificación de nuestras primeras bajas. En la bahía de Ajax, un bormbardeo nocturno había causado cinco muertos y varios heridos.

Abandonamos Douglas al amanecer del domingo 30 de mayo y reemprendimos la marcha a través de arroyos; llegamos finalmente al asentamiento de Teal Inlet poco después de la medianoche. Buscamos abrigo, patrullamos, descansamos y esperamos a los helicópteros que debían llevarnos hasta nuestro próximo objetivo, monte Kent. El mal tiempo y un gran número de peticiones de helitransporte habían sobrecargado de trabajo a nuestra reducida flo-

ta de helicópteros, de modo que el jueves 3 de junio nos pusimos de nuevo en marcha, a pie, naturalmente, con las primeras luces del día. Como diría un sargento: «Después de haber hecho todo esto a pie, acabaremos andando hasta Puerto Argentino». Estaba en lo cierto.

A las 17,00 horas la unidad llegó, cansada y empapada, a la falda occidental de monte Kent. El 42.° de Comandos ya lo había asegurado tras ser transportado hasta allí en helicóptero y llevaba ya una semana en ese lugar con muy poco equipo, en mitad de las feroces condiciones climáticas de la zona. Nuestra labor, con el resto de la 3.ª Brigada de Comandos, acababa de empezar: debíamos prepararnos utilizando patrullas y cualquier otra forma de recogida de información para realizar un asalto sobre los montes que dominaban los accesos a Puerto Argentino. Nuestro objetivo era Dos Hermanas.

En cada una de las cuatro noches siguientes, las patrullas del 45.° de Comandos se internaron hacia las dos cotas de Dos Hermanas y, gradualmente, mi oficial de inteligencia pudo completar el cuadro de lo que teníamos delante. El joven teniente que mandaba la Sección de Exploración protagonizó una salida especialmente afortunada, en la que sorprendió a los argentinos y les hizo varias bajas antes de regresar a su posición de partida a plena luz del día. Un jefe de sección de la Compañía X-Ray —con toda su sección— realizó una acción similar, pues hostigó al enemigo, incrementó su incertidumbre sobre dónde y cuándo iba a ser nuestra próxima operación, y regresó con valiosa información sobre el dispositivo de éste.



El jueves 10 de junio habíamos recibido las órdenes de la brigada y mi plan de acción estaba ultimado. Impartí mis órdenes en la mañana del 11 de junio y esa misma tarde mi reducido estado mayor táctico y las Compañías Yankee y Zulú flanqueaban

Abajo: el capitán Ballantyne al frente de su grupo de apoyo. El infante de marina que aparece en segundo plano lleva un subfusil L2A3 Sterling Mk 4 de 9 mm. Arriba: el Sargento Dickinson (izquierda), encargado de los Bv202 de la unidad, con el capitán Irwin.



Dos Hermanas

45.° Comando

11-12 de junio de 1982

En la noche del 11 al 12 de junio de 1982, tras marchar de Ajax a monte Kent, el 45.° Comando entró en acción contra posiciones argentinas en Dos Hermanas, que al día siguiente estaban ya en manos de los británicos.

Cías. Y y Z
Base de patrulla (4-11 de junio)
Mt Kent
Area de reunión
Línea de partida, Fase 1
Cía. X
Cía. Y
Línea de partida, Fase 2
Cía. Z
Dos Hermanas

Fase 2: Yankee y Zulú

03,50 Las Cías. Y y Z inician el avance.
04,50 Cuando la Cía. X traba combate, las Y y Z son descubiertas y acosadas, pero no ceden.
08,00 Cae Dos Hermanas.

En posición

11 junio El estado mayor se agrupa junto a monte Kent con las Cías. Y y Z.
23,00 La Cía. X deja la base en monte Kent y avanza hacia su línea de partida.



Fase 1: X-Ray

12 junio, 04,50 Con algún retraso, la Cía. X traba contacto con el enemigo en Dos Hermanas y presiona hacia su objetivo.



Contra la herradura

Ultimos combates por Puerto Argentino

11-14 de junio de 1982

La acción del 45.° Comando en Dos Hermanas era parte de la primera fase de ataques a nivel de batallón contra la herradura de posiciones argentinas en torno a Puerto Argentino. La segunda fase comenzó el 13-14 de junio y supuso la derrota argentina.

SOLEDAD
12 de junio
3.er Para
2.° Para
13-14 de junio
11-12 de junio
45.° Cdo
22.° SAS
Mt Longdon
11-12 de junio
Mt Kent
Cerro Wireless
Dos Hermanas
PUERTO ARGENTINO
45.° Cdo
45.° Cdo
11-12 de junio
13-14 de junio
13-14 de junio
1/7 Gurkhas
Cerro Goat
Stanley
Tumbledown
Mt William
Colina Sapper
Mt Challenger
2.° Guardias Escoceses
1.° Guardias Galeses
Mt Wall
Mt Harriet
13 de junio
13 de junio
42.° Cdo
12 de junio
PUERTO HARRIET

Clave
Posiciones británicas, 11 del 6
Posiciones argentinas, 11 del 6
45.° Cdo, 11-12 del 6
45.° Cdo, 14 del 6
Otras fuerzas británicas, 11-12 del 6
Otras fuerzas argentinas, 13-14 del 6



la falda septentrional de monte Kent en dirección a un área de reunión desde la que lanzaríamos esa misma noche nuestro ataque en dos fases. La Compañía X-Ray permaneció donde estaba debido a que debía efectuar la primera fase del plan, es decir, atacar la más cercana de las dos cotas.

Los preparativos del Comando para la batalla se realizaron sin problemas. El comandante de mi batería de artillería ultimó detalladamente su plan de fuego, en el que los morteros habían de llegar a sus posiciones antes a fin de tener al enemigo dentro de su alcance, para lo que ya se habían provisto grandes existencias de munición. Grupos de zapadores acompañaban a cada una de las patrullas a fin de detectar posibles minas. Las órdenes fluían del estado mayor del Comando a las compañías de infantes, sobre cuyas espaldas iba a descansar la responsabilidad última del asalto. El equipo del 45.° Grupo de Comandos estaba funcionando bien.

Arriba y abajo: el 45.° Comando marcha hacia Puerto Argentino. Los páramos interminables de la región fueron la causa de numerosas torceduras de tobillos y de escoceduras en los pies debido a que las botas estaban casi siempre empapadas. Derecha: unos cientos de metros sentado en el capó de un Bv202 podían ser un respiro necesario.

El ataque debía ser silencioso y sólo podrían emplearse cañones y morteros si se perdía el factor sorpresa

El plan de ataque era simple: la Compañía X-Ray debía atacar la «Hermana occidental» a las 01,00 horas desde el oeste, seguida dos horas más tarde por el asalto de Yankee y Zulú sobre la «Hermana oriental» desde el noroeste. El ataque debía ser silencioso y sólo podrían emplearse cañones y morteros si se perdía el factor sorpresa. Se prepararon grupos de recogida de bajas y se revisaron radios y armas por enésima vez. Se impuso el silencio radio. En los hombres del Comando, que realizaba los últimos preparativos para avanzar hacia la línea de partida desde el área de reunión, se evidenciaba una curiosa tensión. Oficiales, suboficiales y soldados charlaban quedamente en pequeños grupos. La unidad se puso en marcha, con la Sección de Exploración a la cabeza, seguida por Yankee, el estado mayor táctico y Zulú. El enemigo estaba a 5 km.

ESTRATEGIA EN LAS MALVINAS

Dado el tamaño de las islas y la calidad irregular de sus fuerzas, el comandante argentino, general Menéndez, optó por concentrar sus efectivos en el anillo de elevaciones al oeste de Puerto Argentino y dejar guarniciones reducidas en las posibles zonas de desembarco en las Malvinas. Al hacer esto facilitó inconscientemente que los británicos pudiesen desembarcar en San Carlos sin demasiadas dificultades y, una vez tomado Ganso Verde, convergiesen hacia la capital por el Norte y el Sur.

La pérdida de Ganso Verde tuvo repercusiones mayores, pues los argentinos reforzaron la guarnición con tropas de los montes Kent y Challenger y dejaron estos dos elementos clave del anillo defensivo exterior con menos hombres de los necesarios. El 31 de mayo Menéndez pagó caro su error, pues los Royal Marines tomaron monte Kent y, en consecuencia, las guarniciones argentinas de Fitzroy y Bluff Cove hubieron de replegarse para no quedar rodeadas. La estrategia británica era la de fijar al enemigo en sus posiciones y después minar su moral de combate con una combinación de fuego artillero y patrullas constantes.

Aunque existían varias opciones para la ofensiva final, los británicos decidieron atacar simultáneamente en un frente amplio y perforar las posiciones argentinas en varios puntos. Asaltos coordinados, en combinación con bombardeos artilleros y ataques sucesivos, impidieron que el enemigo pudiera rehacerse para defender la capital. En la práctica, esos planes dieron resultado, el enemigo sucumbió y el camino hacia Puerto Argentino quedó expedito.





Abrimos la marcha a las 23,00 horas y progresamos cautamente sobre el terreno rocoso hacia la línea de partida que había reconocido una hora antes la Sección de Exploración. La noche era cerrada, pero el cielo estaba peligrosamente despejado y el frío era intenso. Más tarde apareció una luna llena radiante que nos expuso a la observación de los argentinos pero que, a su vez, podía también siluetearlos a ellos.

Cuando llegamos a la línea de partida a las 02,55 horas, yo estaba particularmente inquieto ante la falta de noticias sobre el desarrollo del ataque de la Compañía X-Ray. No podía esperar a que amaneciese para lanzar la segunda y más importante fase del asalto, pero al mismo tiempo debía aguardar a saber el desenlace de la operación de X-Ray antes de ordenar que Yankee y Zulú iniciasen la suya. Por suerte, el comandante de X-Ray vulneró el silencio radio para informarme de que llevaban demora debido a la dificultad del terreno rocoso que les separaba de su objetivo, debido sobre todo a la necesidad de llevar los misiles contracarro Milan que debían apoyar su acción. Dada nuestra posición, a unos 2 km, podía retrasar la Hora H de la Fase 2 y esperar a que X-Ray estuviese en condiciones de capturar su objetivo. Mientras hacíamos tiempo, tendidos entre las rocas, una salva de la artillería argentina cayó unos 100 m por delante: si hubiésemos iniciado el ataque a la hora prevista, esos proyectiles nos habrían alcanzado de pleno.

A las 03,50 horas ya no podía esperar más y di orden de que comenzase nuestro ataque. Los hombres se levantaron y avanzaron en formación abierta hacia nuestro objetivo, claramente visibles a la luz de la luna. Para mi sorpresa, conseguimos llegar a 450 m del enemigo sin ser vistos. Pero en ese momento sucedieron dos cosas simultáneamente: X-Ray se enzarzó en un violento tiroteo con los argentinos, al tiempo que las fuerzas enemigas situadas en la cota oriental descubrieron a Yankee y Zulú avanzando por la ladera. La batalla había comenzado.

Los argentinos tiraban con morteros, ametrallado-



Comando de la Real Infantería de Marina, Malvinas, 1982

Este infante de marina, un cabo de la sección Milán del 40.° Comando, fue asignado a la sección homónima del 45.° Comando a raíz de que ésta padeciese varias bajas en un bombardeo argentino. Lleva la boina verde y el uniforme camuflado de los Royal Marines, con polainas de lana y botas de ordenanza. Sus armas son un fusil de asalto L1A1 y un machete de combate y superviviencia, en cuya funda lleva fijado el equipo de primeros auxilios. Lleva también el correaje modelo 1958 y una estera de gomaespuma. Su radio es una PRC 350, utilizada a veces por los jefes de sección y pelotón que, como en casi todos los ejércitos, emplean frecuencias diferentes.





ras del doce setenta y fusiles, mientras que nuestros morteros y obuses respondían rápidamente a cualquier solicitud de fuego de apoyo. La totalidad de la potencia de fuego de las dos compañías de infantes de marina estaba desatada contra el objetivo. Durante unos 15 o 20 minutos imperó un intercambio de disparos sostenido, hasta que comenzó a ganar inercia el empuje de los infantes de marina de la Compañía Zulú y, en mitad de sus gritos de guerra «¡Zulú, Zulú!», empezaron a ganar terreno. A mi derecha, Yankee conseguía otro tanto, progresó hacia el Este en dirección al extremo de la elevación y expulsó al enemigo de sus abrigos. X-Ray, apoyada por sus misiles Milan, coronó su objetivo tras destruir un nido de ametralladoras que se había revelado particularmente problemático.

Era la hora de los mandos inferiores, la de los cabos y sargentos. Guiados por sus jefes de compañía, fueron los hombres quienes, con sus jóvenes infantes de marina, sostuvieron el ímpetu del ataque e hicieron posible que tomásemos la posición. Con las primeras luces del alba el objetivo estaba asegurado. Se agruparon los prisioneros, se redistribuyó munición y comenzaron a llegarme informes en los que se comunicaba el coste del combate que habíamos sostenido: cuatro muertos y diez heridos. Podía haber sido bastante peor. Cuando miré hacia abajo en la dirección en que habíamos realizado el asalto comprendí la magnitud real de nuestro éxito, pues esa posición era teóricamente inexpugnable. Como diría uno de mis jefes de compañía: «Con 120 soldados, hubiese podido morir de viejo antes de tomarla.»

Nuestro capellán, un galés que tenía una forma particular e incisiva de transmitir la palabra de Dios, había acompañado el asalto de X-Ray debido a que, como admitiría más tarde en privado, esperaba que padeciese más bajas de las que sufrió. Cuando cubría los 600 m de terreno abierto que separaban las dos cotas para reunirse con X-Ray tras haber rendido visita a mis dos compañías, descubrió que en lo alto de unas rocas había 120 infantes de marina encañonándole con sus armas. En mitad del silencio de ese frío amanecer pudo oírse cómo el capellán galés gritaba: «Compañía X, Compañía X, no disparen, soy el capellán y he olvidado el maldito santo y seña.».

Comparado con lo que sucedía hasta entonces, el resto de la historia fue más trivial. Enterramos a los enemigos muertos y me puse en contacto con mi general, y después con mi oficial de operaciones y el de artillería, para planificar la fase final del asalto sobre Puerto Argentino, en el que nuestro objetivo iba a ser la colina Sapper. Durante ese tiempo estuvimos sometidos a un continuo, aunque impreciso, bombardeo artillero argentino. Cuando ultimé mis preparativos en la mañana del lunes 14 de junio, parecía evidente que los argentinos se estaban replegando. Al mismo tiempo, recibí la orden de que mi Comando marchase hacia Sapper por el camino más corto y en el menor tiempo posible. Cargamos las mochilas, nos dirigimos hacia el Este y llegamos a Sapper a las 16,00 horas de ese mismo día, a tiempo de capturar a un solitario infante de marina enemigo que parecía no haberse enterado de que sus compañeros se habían replegado.

El 45.° de Comandos pasó dos días en Sapper antes de avanzar, siempre a pie, hacia Stanley para tomar parte en la persecución de un Ejército argentino en retirada. Estuvimos una semana en la ciudad y luego reembarcamos en el *Stromness* y el *Canberra* para regresar a Gran Bretaña. El recibimiento que nos deparó el pueblo escocés difícilmente podrá borrárseme de la memoria.

Hay dos grupos de personas, además de nuestros oficiales, suboficiales y soldados a los que debo rendir un reconocimiento especial. En primer lugar, a nuestras esposas y familias. A veces sufrieron la ansiedad derivada de una información incompleta o imprecisa y supieron asumir la tragedia de la pérdida de sus seres más queridos. Nunca renegaron del espíritu colectivo que hace del 45.° Grupo de Comandos algo especial. En segundo lugar, debo recordar a esa treintena de hombres que no regresaron con los suyos. Murieron bravamente y su sacrificio no fue vano. Sus nombres permanecerán grabados en nuestros corazones: formaban parte de un equipo que supo marchar hacia la victoria.

Arriba, izquierda: los argentinos colocaron un complejo sistema de minas a lo largo de los accesos a Puerto Argentino. La carretera de la fotografía estaba oficialmente limpia de minas, pero no estaba de más andar con precaución. Arriba, centro: prisioneros argentinos esperan a ser repatriados en Puerto Argentino. Arriba, derecha: la unidad de mando del 45.° Comando en la cima de Sapper Hill el día después de la rendición argentina.



6.ª DIVISION AEROTRANSPORTADA

Creada en 1943 y mandada por el general Richard Gale, la 6.ª División Aerotransportada vivió su bautismo de fuego durante los desembarcos de Normandía. Encargada de asegurar el flanco izquierdo de las cabezas de playa, la división fue lanzada tras las líneas alemanas para que ocupase unos puentes vitales y anulase defensas costeras.
Pese a una oposición férrea, la división alcanzó sus objetivos y durante los meses siguientes permaneció en primera línea. El 17 de agosto, una vez aseguradas firmemente las cabezas de playa, se ordenó que la división rompiera el frente a lo largo de la costa por el río Sena. Llegó a éste el 26 de agosto y tres meses más tarde rebasó la oposición alemana.
La 6.ª Aerotransportada regresó a Gran Bretaña pero en diciembre fue desplegada en Bélgica para contener la ofensiva de las Ardenas. Tras un mes de violentos combates, la división llegó al río Maas cerca de Venlo y retornó a Gran Bretaña para preparar la operación «Varsity», el cruce del Rin. Esta comenzó el 24 de marzo de 1945, fue un éxito y dos días después la división avanzaba ya por Alemania. El 2 de mayo la unidad había cubierto 560 km y alcanzado el puerto de Wismar, en el Báltico, donde permaneció hasta el fin de la guerra en Europa. Entre 1945 y 1948 la división pasó parte del tiempo en Palestina como fuerza de seguridad. En febrero de 1948 una de sus brigadas fue asignada al dispositivo en Alemania y la otra disuelta al regresar a Gran Bretaña.
Arriba: las alas de paracaidista.

DIA - D ASALTO

El 6 de junio de 1944, los hombres del 9.° Batallón del Regimiento Paracaidista se posaron en tierras francesas con la misión de anular la peligrosa batería de Merville

Las operaciones aerotransportadas son siempre muy arriesgadas: para que tengan éxito, las tropas empleadas deben ser altamente profesionales, los preparativos necesariamente complejos y la coordinación muy precisa. Si un asalto comienza mal, sus protagonistas pueden pagar con sus vidas. En consecuencia, al principio de una misión uno de los factores más valiosos es la capacidad de realizar rectificaciones y ajustes sobre la marcha. Aunque los hombres del 9.° Batallón (9.° Para.) del Regimiento Paracaidista no habían basado su plan de acción durante el Día D en estos términos, debieron introducirle alteraciones a partir de las 02,30 horas del 6 de junio de 1944.

A las 01,00 horas de ese día comenzó la invasión aliada de Europa. La historia de la ocupación «Overlord» y del propio Día D es bien conocida, pero lo que mucha gente no sabe es hasta qué extremo estuvieron a punto de fracasar algunas de las acciones previstas para ese día. El asalto del 9.° Para. contra la batería alemana de Merville y el de los Rangers de EE.UU. contra la de Point du Hoc son dos de las acciones de más mérito de los desembarcos en Normandía.

El 9.° Para. formaba parte de la 3.ª Brigada Paracaidista de la 6.ª División Aerotransportada. Mandada por el general de brigada James Hill, antiguo comandante del 1.er Para. y combatiente en el Norte de Africa, la tarea de la brigada era, si se quiere, bastante sencilla: cerrar el flanco izquierdo de las pla-

Tras meses de entrenamientos constantes (abajo, a la derecha), los paracaidistas de la 6.ª División Aerotransportada embarcan en sus planeadores para el asalto a Normandía (abajo, izquierda y centro).

yas de invasión mediante la destrucción de los puentes sobre el río Dives y sus afluentes a fin de que los alemanes no pudiesen enviar refuerzos, y anular la batería alemana de Merville. Esta suponía una de las mayores amenazas para los desembarcos británicos en las playas Sword, Juno y Gold, a sólo 8 km al Oeste. Sus cuatro cañones de grueso calibre, protegidos bajo 4 m de hormigón, podían abatir los buques en el mar, los lanchones mientras se aproximaban a la costa o los hombres, carros y vehículos cuando llegasen a las playas. La misión de tomar la batería y destruir sus piezas fue encomendada al 9.º Para., mandado por el teniente coronel T. B. H. Otway.

Un perfeccionista, Terence Otway no era de aquellos hombres por los que se pudiese sentir afecto, pero en cambio era de quienes se ganaban el respeto de sus subordinados y mandos superiores. Como Hill, Otway era el arquetipo de comandante de unidades aerotransportadas: duro, enérgico, capaz de generar violencia y de inspirar a los demás para que hiciesen otro tanto, e incapaz de aceptar la derrota a menos que todo estuviese realmente perdido. Recibió sus órdenes el 2 de abril de 1944, de modo que sólo tenía dos meses para planificar la operación.

La batería de Merville consistía, o al menos eso se pensaba, en cuatro cañones de 150 mm (en realidad después se comprobó que eran de 75 mm) protegidos por unas casamatas de hormigón prácticamente inexpugnables. La RAF no había conseguido nada con sus bombardeos de precisión desde gran altura, de modo que a Otway se le dio carta blanca para preparar el ataque y planificar la operación. Las fotografías aéreas y la información suministrada por la Resistencia francesa evidenciaban que la batería de Merville era un hueso muy duro de roer.

Otway localizó unos terrenos de labranza cerca de Newbury, en el valle del Támesis, muy parecidos al área que rodeaba a la batería; pidió utilizarlos y convertirlos en una réplica a escala real del objetivo. Para ello debían conseguirse los permisos de por lo menos siete ministerios del gobierno y eso,



Abajo: capaz de llevar 25 hombres, el Horsa fue el principal planeador usado por los paracaidistas el Día D. Ilustración inserta: un oficial paracaidista, con el emblema de Piloto de Planeador cosido en su blusón Denison.

PARACAIDISTAS EN NORMANDIA

La 6.ª División Aerotransportada, al mando del general de división Richard Gale, debió realizar una de las misiones más complejas y peligrosas de todas las asignadas durante las primeras fases del Día D. Sus batallones paracaidistas y armas de apoyo deberían saltar varias horas antes que se produjesen los primeros desembarcos, tomar o destruir varios puentes sobre dos ríos y el canal de Caen, y silenciar posiciones enemigas en el área oriental de las playas Sword, Gold y Juno, donde unas horas más tarde desembarcaría el 2.° Ejército británico.

Las dos brigadas paracaidistas de la división, las 3.ª y 5.ª, se lanzarían en pleno corazón de las defensas enemigas y, después de asegurar sus objetivos primarios, deberíam impedir que los alemanes pudiesen contraatacar hacia las cabezas de playa.

Cada brigada tenía un cometido específico: la 3.ª Paracaidista debía destruir los puentes de Troarn, Varaville, Robehomme y Bures sobre el río Dives, y uno de sus batallones, el 9.° Paracaidista, silenciar la batería de Merville. La 5.ª Brigada tenía una tarea similar: tomar los puentes al norte del pueblo de Ranville sobre el río Orne y el canal de Caen, y preparar las zonas de aterrizaje para las tropas lanzadas en planeadores.

A las 00,20 horas del día 6, las primeras unidades de la 5.ª Brigada cayeron sobre sus objetivos: los puentes sobre el río y el canal cerca de Ranville. El segundo fue asegurado rápidamente y, unos cientos de metros al Este, se tomó también el puente sobre el río. Pese a estos éxitos, la batalla por su control duró toda la mañana, pero mientras tanto había aterrizado el resto de la unidad. El 7.° Batallón reforzó a quienes ocupaban los puentes, el 12.° tomó el pueblo de Le Bas de Ranville y el 13.° comenzó a avanzar sobre Ranville.

Más al Este, los batallones de la 3.ª Brigada se hacían con sus objetivos. El 8.° Batallón destruyó dos de sus puentes, pero el tercero, en Troarn, resultó más complicado debido a una falta temporal de explosivos. El 1.er Batallón Paracaidista canadiense envió grupos a volar los puentes de Varaville y Robehomme, con éxito. Mientras tanto, el 9.° Batallón llevaba a cabo su ataque contra Merville.



Izquierda, arriba: el general de división Richard Gale, creador y comandante de la 6.ª Aerotransportada, cambia las últimas impresiones con sus colaboradores antes de unirse a sus hombres para pasar a la acción. Una minuciosa atención a los detalles y frecuentes y largas reuniones antes del 6 de junio supusieron que cada hombre supiese lo que se esperaba de él. Izquierda, abajo: los hombres encargados de balizar las zonas de salto aprenden las características de sus objetivos.

que parecía casi imposible, se logró en apenas 48 horas.

Tanto para Otway como para el general Hill la planificación detallada de la operación tenía gran importancia. En las casamatas, la guarnición alemana, de unos 130 hombres, disponía de 20 ametralladoras, una cañón bivalente de 20 mm y estaba rodeada de densas alambradas, todo ello emplazado con sectores de tiro cruzados. Los alemanes habían dispuesto algunas de las armas apuntando hacia tierra firme por si se producía un ataque por la retaguardia. Para complicar más aún los problemas del 9.° Para., la batería estaba rodeada por una cerca, en cuyo interior se hallaba un campo minado de 100 m de anchura y, hacia las casamatas, una barrera de alambre de espino de 5 m de anchura y 1,5 m de altura, cubierta por las ametralladoras. Finalmente, gran parte del terreno circundante era llano y, aparte de unos grupos de árboles frutales, despejado. Cualquier ataque directo podía ser detectado antes incluso de que los agresores se aproximasen a las minas y alambradas.

Estas defensas tan bien preparadas obligaban a descartar cualquier ataque por sorpresa desde el aire. En vez de ello, Otway elaboró un plan muy complejo que implicaba el empleo de once grupos de paracaidistas y zapadores del 591.° Escuadrón Paracaidista de los Reales Ingenieros. La mayoría de estos grupos se lanzarían en paracaídas a cierta distancia de la batería; para conservar el factor sorpresa, mientras que otros aterrizarían en planeadores cargados con el equipo pesado, al tiempo que unos terceros tomarían tierra en la propia batería.

El plan de Otway suponía el lanzamiento en paracaídas de las partidas de Control de Reunión y de Reconocimiento de la Batería: la primera debería señalizar las zonas de salto (ZS) para las otras, explorar los accesos hacia el punto de reunión principal del batallón y la propia batería: la segunda debería aproximarse al objetivo y seleccionar los puntos más idóneos para el ataque. Mientras hacían esto, unos 400 bombarderos Lancaster de la RAF atacarían la batería con bombas de alto explosivo, tanto para distraer a sus ocupantes como para intentar destruir algunas de las defensas. Simultáneamente, once planeadores aterrizarían cerca del punto de reunión principal con todo el equipo pesado y de zapadores para el asalto. Al mismo tiempo, una Partida de Señalización de los Reales Ingenieros debía llegar en paracaídas y marcar pasos a través del campo de minas, que habrían limpiado con detectores especiales.

El jefe de la Partida de Organización de Reunión debía reagrupar al resto del batallón y conducirlo a una base segura, a unos 300 m al sureste de la batería, desde donde debería lanzar el ataque.



Asegurando el flanco británico
6.ª División Aerotransportada, 6 de junio de 1944 Operación «Overlord»

El Día D, 6 de junio de 1944, dos ejércitos aliados desembarcaron en las playas de Normandía y comenzó la lucha por expulsar a las fuerzas alemanas que ocupaban Francia. La 6.ª División Aerotransportada británica tenía la misión de asegurar el flanco izquierdo aliado y, el 9.° Batallón se encargó de tomar la batería de Merville.





Tres sectores de la Compañía de Ruptura encabezarían el asalto, con los torpedos Bengalore para abrir pasos entre las alambradas, y a continuación debían avanzar las Compañías de Asalto y de Reserva hacia los cañones, apoyadas por dos grupos separados de francotiradores. Al mismo tiempo se montaría un ataque de diversión contra la entrada principal, que miraba al Norte, y tres planeadores Horsa Mk II con 58 paracaidistas y zapadores voluntarios aterrizarían en la propia batería exactamente a las 04,30 horas. Este aterrizaje sería la señal de comienzo del ataque principal.

Si la operación fracasaba, Otway había acordado que el HMS *Arethusa* comenzase a cañonear el objetivo a las 05,30 horas. Por el contrario, si tenía éxito se lanzarían bengalas amarillas y lo que quedase del batallón podría dedicarse a sus objetivos secundarios.

Tuvieron lugar nueve ensayos generales del ataque, cuatro de ellos de noche y todos con fuego real, y a continuación cinco días de reuniones en los que cada hombre aprendió de memoria las características del objetivo. Como era casi imposible impedir que toda esa información se llevase en total secreto, el general Hill infiltró en la zona de maniobras del 9.° Para. unas cuantas mujeres de buen ver y entrenadas especialmente para, por los medios que pueden imaginarse, intentar sonsacar a los paracaidistas algún dato sobre los planes. Pese a que los hombres sólo desconocían la situación exacta del objetivo y la fecha del Día D, esas «espías» no lograron sacarles ningún informe.

El batallón despegó a las 23,10 horas del 5 de junio de 1944, si bien los 11 planeadores pesados lo habían hecho un poco antes. El vuelo, a pesar del mal tiempo que había obligado a posponer 24 horas la operación «Overlord», fue bien. Pero las cosas comenzaron a torcerse unos 4 minutos antes de llegar a la zona de salto. Para empezar, los alemanes habían inundado los terrenos bajos que circundaban los ríos Dives y Orne, de modo que resultaba muy difícil para las tripulaciones de los Dakota, cuando no imposible, localizar las áreas de lanzamiento previstas. A continuación comenzó a tirar la artillería antiaérea y los transportes Dakota del 46.° Grupo de la RAF empezaron a zigzaguear a fin de impedir que fuesen derribados con todo su «pasaje» a bordo.

Estos pasajeros no lo estaban pasando bien. Cargados con 40 kg de armas y pertrechos, y con los 15 kg de los paracaídas, les resultaba muy difícil mantener la verticalidad. Otros, menos afortunados, cayeron accidentalmente antes de tiempo mientras aguardaban junto a las puertas de salto a que se encendiese la luz verde.

Otway saltó correctamente, comenzó a descender entre el fuego antiaéreo y comprendió que iba a caer cerca de la zona prevista. En realidad, se dirigía directamente hacia un cuartel general alemán, que reconoció inmediatamente. Él y otro hombre fueron a caer cerca del edificio y se convirtieron en el objetivo de una descarga cerrada de fuego de pistola. El soldado que acompañaba a Otway lanzó una piedra a través de una ventana y, cuando los oficia-



Fotografía principal: tres Dakota del 46.° Grupo de la RAF sueltan sus paracaidistas sobre Normandía. El descenso solía ser la fase más peligrosa de esos asaltos aéreos. Incapaces de responder al fuego enemigo, muchos paracaidistas murieron antes de tocar tierra. Derecha: unos paracaidistas se toman un respiro tras tres días de combate en torno a Ranville. En la página siguiente: las ametralladoras alemanas cobraron un oneroso tributo.

les alemanes pusieron cuerpo a tierra pensando que aquello era una granada, los dos hombres se alejaron a la carrera. En ese momento, el ruido de cristales rotos delató la caída del ayudante de Otway en el invernadero que había detrás del edificio. Milagrosamente, ese hombre conseguiría reunirse con Otway en el punto de agrupamiento.

Las cosas parecían ir muy mal. Cuando llegó a la zona de reunión, Otway comprobó que se estaban cumpliendo sus perspectivas más pesimistas. Las partidas de Reconocimiento de la Batería y de Control de Reunión habían llegado sanas y salvas, pero no las demás, y los bombarderos de la RAF habían errado el objetivo. Este era el informe cursado por Otway:

«A las 02,50 horas, los efectivos del batallón eran 150 hombres y sólo 20 torpedos Bengalore. Cada compañía tenía aproximadamente 30 hombres. No teníamos morteros de 76 mm; una única ametralladora; la mitad de uno de los grupos de francotiradores; ningún cañón de 57 mm; tampoco *jeeps*, remolques ni material pesado; ni un solo zapador; ninguna ambulancia, pero sí seis asistentes sanitarios; ningún detector de minas; habíamos perdido el jefe de una compañía.»

Pero Otway no se arredó y decidió seguir. De hecho, los planeadores habían aterrizado en una zona equivocada. Las nubes bajas y el humo creado por los bombardeos habían ocultado los puntos de referencia e impedido una navegación correcta. Incapaces de hallar su zona de aterrizaje (ZA), decidieron posarse por separado e intentar reunirse con el batallón por sus propios medios. Así, Otway no podría contar con los hombres y el material que transportaban esos planeadores, ni con el resto de la división, hasta el amanecer.

Como el tiempo pasaba y no sabía nada nuevo acerca de los planeadores, Otway envió la Compañía A hacia el punto de reunión principal, seguida por la reducida unidad de plana y el resto del batallón, que se encontraron con la partida de Reconocimiento de la Batería en el área de reunión. Esta partida había cruzado la cerca exterior y se había apostado junto al campo minado para controlar las idas y venidas de los alemanes en las defensas. La Partida de Señalización había llegado sin sus marcas blancas pero con los tacones de las botas marcó los corredores en el campo minado. Después de todo, las cosas no iban tan mal. Otway sopesó la situación y ordenó una reorganización completa de sus reducidas fuerzas.

La Compañía B, dividida en dos grupos, debería forzar el perímetro mientras las Compañías A y C, desplegadas en cuatro equipos de 12 hombres, se encargarían de los cañones. Un grupo de seis hombres mandados por un sargento llevaría a cabo el ataque de diversión, pero cuando éste comenzó los alemanes abrieron fuego con diez ametralladoras. La única Vickers de 7,7 mm del batallón respondió eficazmente y consiguió silenciar tres de ellas, mientras el grueso de diversión hacía lo propio con otras tres mediante sus Bren y fusiles.

Mientras este tiroteo tenía lugar aparecieron sobre la batería dos de los tres planeadores de asalto, en el momento preciso, pero la suerte se había olvidado de nuevo del batallón. La radiobaliza portátil



ORGANIZACION

A tenor de la oposición que iba a encontrar en las primeras fases del Día D, la 6.ª División Aerotransportada estaba estructurada como una fuerza bien equipada y capaz de operar de forma independiente durante largo tiempo.

Con unos efectivos de 10.000 hombres, estaba dividida en tres brigadas autosuficientes: la 3.ª y 5.ª Brigadas Paracaidistas, y la 6.ª de Desembarco Aéreo. Cada una estaba formada por tres batallones que, con la excepción de los de la 6.ª Brigada, desplegable en planeadores, podían ser lanzados sobre el campo de batalla. Esas brigadas contaban con el apoyo pesado de baterías de campaña y contracarro, y podían abarcar destacamentos de zapadores y personal sanitario.

A nivel divisional, el comandante en jefe disponía de unidades de zapadores y artillería más poderosas, así como medios de apoyo logístico, bajo su control directo.

Aunque su equipo pesado era inferior al de fuerzas más convencionales, la división era capaz de generar una elevada potencia de fuego. Disponía de grandes números de subfusiles, además de unas 1.000 ametralladoras Bren y 500 morteros de diversos calibres. El apoyo artillero consistía en cañones contracarro de 57 mm y los eficaces obuses portátiles de 75 mm.

Aparte de la motocicleta Welbike, las necesidades de transporte de la división comprendían bicicletas, camiones ligeros y los ubicuos *jeep*. Sin embargo, en los combates en torno al perímetro de las cabezas de playa, la división fue desplegada en un papel más convencional para el sostén de posiciones defensivas y casi no pudo hacer uso de su movilidad potencial.

que debía guiar a los planeadores (bautizada Eureka) estaba equipada con una carga de autodestrucción por si caía en manos de los alemanes. En este caso, la radiobaliza había decidido explosionar nada más tocar tierra, hiriendo de gravedad al hombre que la llevaba. Existía una solución alternativa, disparar proyectiles iluminantes con un mortero de 50 mm, pero el batallón no tenía ahora ninguno. El 9.° Para. observaba, impotente, cómo los planeadores orbitaban sobre la batería buscando, a través del humo y el polvo, una señal para tomar tierra y recibían un terrorífico fuego de armas ligeras. Finalmente consiguieron posarse a unos 6 km y sin víctimas, aunque el planeador pilotado por el sargento Kerr tuvo un aterrizaje algo accidentado. Kerr llevaba a bordo cuatro hombres heridos y el planeador dejaba tras de sí una estela de humo debida a la munición trazadora alemana cuando divisó la batería y se aproximó. Se dirigió directamente hacia ella, pero cuando las ruedas habían hecho ya contacto Kerr vio fugazmente entre el humo un cartel que rezaba *MINEN*, tiró de la palanca, el planeador retomó altura y consiguió aterrizar más allá, en una plantación de frutales que se encargaron de desgajar las alas del avión.

Cuando los aturdidos supervivientes salieron de su planeador en llamas se encontraron de frente con una sección alemana que acudía a reforzar la batería. La batalla de cuatro horas librada entre estos hombres junto a los restos del planeador sirvió para que la gente de Otway no fuese molestada por ese grupo de alemanes.

A la vista de que acababa de esfumarse su última posibilidad de recibir material pesado, Otway ordenó que empezase el ataque: «¡Todos a una, acabemos con esa maldita batería!» Uno de los oficiales del batallón tocó a carga con su cuerno de caza y las partidas de ruptura comenzaron a eliminar las alambradas con los Bangalore. El resto avanzó a través de los corredores en el campo minado y algunos se hirieron al caer sobre un trecho de alambrada aún en pie.

Abajo, izquierda: servida por unos paracaidistas, una ametralladora Vickers es empleada para defender un área recién asegurada. Una vez hubieron alcanzado sus objetivos iniciales, las fuerzas aerotransportadas británicas soportaron sucesivos contraataques alemanes hasta que fueron relevadas. Abajo, derecha: a pesar de los bombardeos aéreos y navales aliados previos a la operación, algunos grupos de asalto alemanes estuvieron en condiciones de actuar contra las fuerzas de invasión.



Los cuatro equipos de asalto se abrieron paso con sus fusiles y subfusiles hacia los cañones. Otway había ordenado que cada paracaidista pintase una calavera y unas tibias cruzadas muy vistosas en las chaquetas que llevaban bajo sus blusones Denison. Estos emblemas, junto a rostros tiznados de los hombres y sus cascos miméticos sirvieron para confundir y paralizar al enemigo.

Aunque el combate duró sólo unos minutos, el final fue brutal y sin cuartel por ambos bandos. En los emplazamientos de los cañones y en los corredores subterráneos se libraron choques cuerpo a cuerpo. Las galerías subterráneas se limpiaron a base de granadas, subfusiles y bayonetas. En una de ellas, una granada hizo explosionar la munición de una pieza y murió uno de los atacantes, pero el combate prosiguió.

Todo acabó repentinamente. Uno de los defensores vio la calavera de uno de los británicos y gritó *Fallschirmjägern!* (paracaidistas) antes de entregarse. Otros hombres le oyeron y en cuestión de minutos todo el mundo se había rendido. Otway andaba en torno a la batería para reorganizar a sus hombres cuando se le comunicó que los cañones habían sido destruidos. Sin material pesado de demolición, los paracaidistas habían usado bombas Gammon, una especie de granada contracarro, para acabar con tres de ellos, mientras que el cuarto fue destruido al hacerle disparar dos proyectiles simultáneamente.

A las 05,00 horas Otway ordenó que se lanzase una bengala amarilla, justo media hora antes de que el *Arethusa* comenzase a cañonear la que suponía era una posición inexpugnable. Habían pasado cuatro horas desde que el 9.° Para. comenzase a saltar de sus transportes Dakota. Ese batallón de 635 mandos y soldados había quedado reducido a unos 80 útiles para el ataque, en el que habían resultado muertos o heridos unos 65.

Otway ordenó que los heridos quedasen al cuidado del oficial médico, y él y los supervivientes se dirigieron hacia su objetivo secundario, las tierras altas cercanas al pueblo de Le Plein, hacia el sur. Por





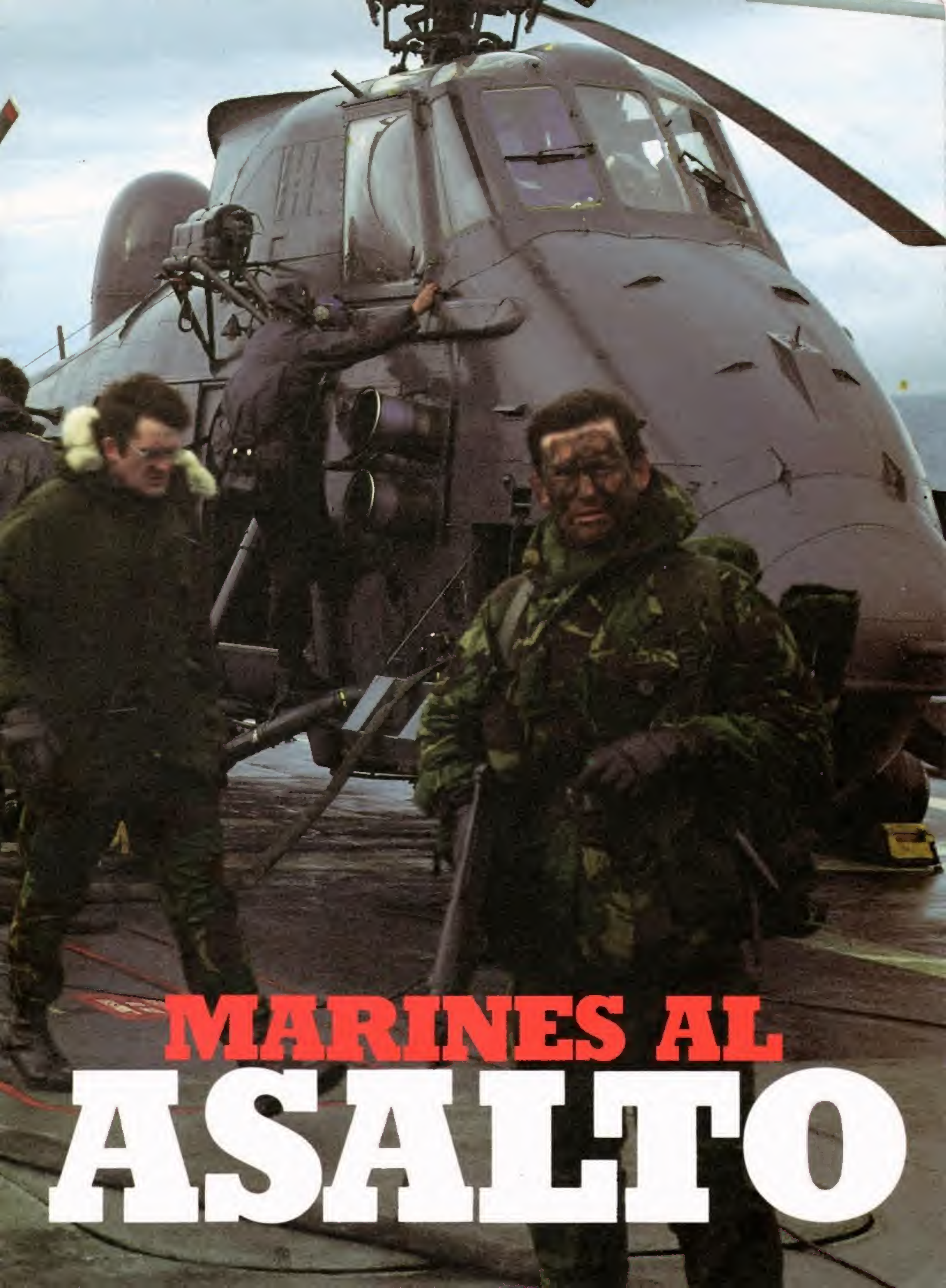


Fotografía principal: apoyadas por la mayor flota de invasión de todos los tiempos y silenciadas las defensas alemanas, tropas británicas desembarcan en las playas de Normandía. Izquierda: una de las víctimas del Día D, un alemán, yace junto a una de las casamatas de la *Festung Europa* de Hitler.

el camino encontraron a un francés, quien les advirtió que unos 200 alemanes «de hecho, reclutas de origen soviético) defendían el *château* de la población de Hauger, que estaba cerca de allí. Otway era consciente de que sus reducidos efectivos no bastaban para atacar ese punto fuerte, de modo que dispersó sus hombres en posiciones defensivas alrededor de éste: diez metros uno de otro, de forma que nadie procedente del castillo o de más al Este pudiese pasar hacia las playas. A medida que llegaban más paracaidistas extraviados, el 9.° Para. fue completando sus unidades durante el Día D antes de ser enviado a librar una de las batallas más duras de toda la campaña de Normandía, la pugna por Breville.

El éxito del 9.° Para. en la toma de la batería de Merville no debe ser subestimado. Normalmente, cuando los defensores están bien equipados y parapetados se necesita para derrotarlos una superioridad numérica de tres a uno. El ataque debe estar bien planeado, los hombres convenientemente pertrechados y el elemento sorpresa debe mantenerse hasta el último momento posible. Casi sin excepción, el 9.° Para. no contaba con ninguno de estos factores cuando se lanzó al asalto: estaba en inferioridad, el plan había sido desbaratado y hubo de rehacerse casi en el último minuto, los hombres no tenían equipo especial ni apoyo pesado, y eran muy conscientes del riesgo que estaban corriendo.

Que el objetivo se tomase pese a todos estos inconvenientes dice mucho de la capacidad de Otway y sus hombres, como también que después de ello aún pudiesen afrontar su objetivo secundario. En la mañana del 6 de junio de 1944, Terence Otway y su 9.° Para. habían anulado uno de los mayores peligros para las fuerzas de invasión anfibia aliadas. Habían pagado un elevado precio, pero en cambio habían ahorrado muchas vidas. Cuando los primeros lanchones llegaron a la playa, los cañones de Merville permanecían silenciosos.



MARINES AL ASALTO

CORONEL
NICK VAUX

Nacido en Londres en 1936, el coronel Nick Vaux pasó los primeros 10 años de su vida en Africa Central donde su padre era un funcionario del gobierno británico. En 1946 regresó a Inglaterra y se educó en el colegio Stonyhurst hasta 1953.
En noviembre de 1954 se le concedió entrar en los Royal Marines y, mientras aún estaba adiestrándose, tomó parte en las operaciones anglo-francesas de Suez en 1956. En 1963 tomó el mando de los Marines Reales destacados en HMS *Ursa* y sirvió en el mar hasta 1965, destinado en las Indias occidentales.
Después de asistir al Colegio de Estado Mayor del Ejército en Camberley, se convirtió en GS02 en operaciones militares. Posteriormente fue destinado al US Marine Corps, donde sirvió de consejero especial del Comandante General del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos en Quantico, Virginia. Más tarde, el coronel Vaux regresó a Inglaterra para mandar el 42.º Comando en la campaña de las Malvinas.

Desde su plana mayor sobre las laderas del monte Challenger, el teniente coronel Nick Vaux condujo el 42.º Comando al ataque sobre las defensas argentinas alrededor del monte Harriet

Eran las 04,00 horas cuando sonó el teléfono en casa. Mientras buscaba a tientas el auricular, saqué la conclusión de que la llamada debía tener algo que ver con mi vuelo en la RAF a Washington más tarde esa misma mañana. La urgente voz familiar que me informó, sin embargo, pertenecía al coronel Ian Baxter de las Fuerzas del Comando del Cuartel General. Me ordenó cancelar todos los planes anteriores y regresar a la base, porque mi unidad, de permiso, había sido llamada. Era el viernes 2 de abril de 1982 y yo estaba mandando el 42.º Comando de los Marines Reales, una unidad preparada en la guerra ártica que acababa de completar tres meses de arduo entrenamiento en el norte de Noruega. De repente, todo nuestro profesionalismo, tradición y confianza iba a ser puesta a prueba, porque Argentina había ocupado las Malvinas y nosotros íbamos a formar parte de las fuerzas que formarían la punta de lanza para la reconquista británica en las islas. La llamada a las armas produjo febril actividad. Lo que me complacía, más que nada, fue la respuesta personal de cada individuo a la urgente llamada y los ordenados preparativos que se hicieron en un período de tiempo limitado.

Menos de ocho semanas más tarde, al amanecer del día 21 de mayo de 1982, estaba sobre el puente del *Canberra* observando la oleada final de lanchas de desembarco regresando después de haber dejado en la costa dos comandos RM y el 243.º Batallón de Paracaidistas, cuando la primera pasada de Skyhawks y Mirages argentinos barrían la cabeza de desembarco en la bahía de San Carlos. En Suez, en 1956, había experimentado ataques aéreos, pero entonces la devastadora destrucción estaba siendo llevada por nuestras fuerzas contra el enemigo.

Ahora era lo contrario y observaba con horror cómo barco tras barco era envuelto en nubes de espuma, humo y llamas. Aunque las defensas aéreas de los Marines Reales causaron gran daño a los argentinos, éstos persistieron en sus ataques y parecía inevitable que el blanco mayor de todos, el *Canberra*, dentro del cual permanecía el 42.º Comando, fuera alcanzado.

Grandes cantidades de explosivos se apilaron en su popa: los misiles contracarro de tres batallones, así como nuestro primer escalón de granadas de mortero, de alto explosivo HE, fósforo e iluminación junto con decenas de miles de cartuchos de varias clases de armas ligeras. Un impacto directo de bomba o cohete probablemente podría haber partido el *Canberra* en dos. Nuestra última línea de defensa era nada más que las ametralladoras GP de 7,62 mm montadas sobre las barandillas del barco pero con trazadoras, que con sus destellos producían efecto disuasorio en los pilotos.

Aun así, fue angustioso el conseguir que mi unidad alcanzara la costa antes de que nos hundiésemos sin lucha. Pero esto no se llevó a cabo hasta las primeras horas de la tarde. Desembarcamos antes de las últimas incursiones aéreas, pero fue consolador oír que el *Canberra* había sobrevivido e iba a retirarse esa noche. Por fin estábamos en tierra firme y nuestros amigos estaban a salvo por el momento.

A los pocos días, los ataques aéreos retrasaron el desembarco anfibio y obligó a cambios fundamentales del plan

El Cuartel General de la 3.ª Brigada había confiado en reabastecerse sobre la playa, dejando nuestros suministros a flote en barcos logísticos. Después de que dos de estos barcos fueron alcanzados, afortunadamente las bombas no explosionaron. Se puso de manifiesto claramente que esto era demasiado peligroso y que todo el equipo necesario para la ruptura desde la cabeza de playa debía ser desembarcado y apilado en la costa. Otro plan asumido era que el movimiento de tropas a través del difícil y complicado terreno podría ser helitransportado durante la noche en los cuatro gigantescos Chinooks a bordo del transporte SS *Atlantic*. Cuando un misil Exocet lo destruyó, milagrosamente un Chinook so-









brevivió. Ya no era posible importantes transportes por aire. En realidad, nuestros preciosos helicópteros restantes apenas podían arriesgarse fuera de una cubierta de protección antiaérea dentro de la cabeza de playa hasta que la superioridad aérea de los Harriers hubiera roto la de sus oponentes.

Unos cuantos días después, el 2.° de Paracaidistas se movió a pie desde el monte Sussex para tomar a los argentinos en Goose Green después de una batalla desesperada. Pero la escasez de municiones y la pérdida de helicópteros ligeros que nos apoyaban durante el día, únicamente subrayó las limitaciones de nuestras brigadas sin superioridad aérea. El 42.° Comando estaba realmente «preparado para el ataque» como refuerzo de la batalla, pero, al final, solamente la compañía J voló aquella noche. Al día siguiente, los Marines Reales obligaron a rendirse en Puerto Argentino a las fuerzas enemigas.

Durante este período, al 42.° Comando se le había encomendado la misión de capturar el monte Kent tan pronto como el Cuartel General de la brigada consideró que estaba justificado el riesgo. Era verdaderamente una osadía, porque este objetivo estaba casi a 50 km delante de nuestras líneas, al alcance de la artillería enemiga y abierto a un contraataque. Equipos de las SAS que habían estado operando en el área durante algún tiempo, sospecharon que las posiciones enemigas en el monte Kent podían haber sido reducidas para reforzar Goose Green, aunque verdaderamente nadie estaba seguro.

Yo sólo podía hacer planes para el transporte por aire de una compañía de fusileros, con limitado apoyo artillero. Nuestros medios consistían en la compañía K, tres cañones ligeros con limitado número de municiones del 3.er Regimiento Ligero, un pelotón de morteros de 81 mm, y un equipo de lanzamisiles antiaéreo con mi centro de operaciones tácticas al mando. Sabíamos que no podíamos ser reforzados hasta la noche siguiente.

Con el ruido de fondo de los Sea King, aparcados y cargados para la acción, discutí la crisis con el jefe de los pilotos

Nuestro primer intento fracasó cuando los helicópteros Sea King se desorientaron en las montañas. A pesar de las gafas de visión nocturna, los pilotos perdieron toda la visión y nuestra primera oleada pasó un período en vuelo estacionario al nivel del suelo antes de que la ventisca les permitiera continuar. La noche siguiente del 30 al 31 de mayo, acertamos,

En la primera página: la fuerza de ataque del mayor Guy Sheridan embarcada en uno de los helicópteros Wessex para el vuelo a las Georgia del Sur. La captura del Grytviken, la principal colonia de la isla, se llevó a cabo sin ninguna pérdida por la Compañía M del 42.° Comando. Para celebrar la victoria, la bandera de la compañía (arriba) fue izada en el puerto de pesca de ballenas. Abajo a la izquierda: el 42.° Comando desembarca en San Carlos. Arriba a la izquierda: consolidando la cabeza de playa. Las trincheras protegen contra los ataques aéreos.





LOS MARINES REALES

Aunque miembros de los comandos de la Marina Real actual, la historia de su Unidad se remonta al año 1664. El Cuerpo no recibió su título «Real» hasta 1802 y no fue desplegado como Comando hasta la II Guerra Mundial. En verdad, los Marines Reales no actuaron como comandos británicos hasta 1945. En la postguerra, el Cuerpo ha sufrido varias reorganizaciones y hoy día está formado por una Brigada y unidades de apoyo. La Brigada comprende los Comandos 40, 42 y 45. Cada uno tiene una fuerza de 650 hombres, divididos en tres compañías de fusileros de tres secciones, una compañía de apoyo y una plana mayor. La compañía de apoyo está equipada con morteros, ametralladoras y cohetes contracarros Milan. Tiradores selectos e ingenieros de asalto (zapadores) están también agregados a la compañía. Las compañías de fusileros están equipadas de forma similar a las otras unidades de infantería. La Brigada es apoyada por el 29.° Regimiento Ligero de la Artillería Real con 18 cañones de 105 mm, el Regimiento Logístico, un escuadrón aéreo de 18 helicópteros y un equipo de lanzacohetes de defensa antiaérea. Otras unidades que se integran en los Marines Reales son el Escuadrón de Lanchas, el 59.° Escuadrón Independiente de los Ingenieros Reales, el Grupo especial de guerra de montaña y ártica y un escuadrón para acciones con golpes de mano. Desde 1974, las tres brigadas han formado parte del compromiso de la OTAN por Gran Bretaña, para la defensa de Noruega y Dinamarca.





aunque esta operación fue un desastre completo. Mientras la vanguardia de la compañía K consolidaba el perímetro alrededor de la zona de aterrizaje, se entabló fuego con una patrulla enemiga. Aunque la SAS salió a resolver este problema, los pilotos del helicóptero no se dejaron impresionar y la acumulación de fuerzas fue interrumpida. En la oscuridad de la pista de aterrizaje de San Carlos, con el ruido de fondo de los Sea King, aparcados y cargados para la acción, discutí la crisis con el jefe de los pilotos. Habíamos operado juntos antes, porque los escuadrones del Comando RH nos acompañaban al norte de Noruega cada invierno. Unicamente unas cuantas semanas antes, en realidad, habíamos estado interceptando un avance noruego a través de terreno ártico y a la luz de la luna, por tanto teníamos confianza mutua. Yo sabía que él no arriesgaría lo más mínimo sus preciosos aparatos, pero él sabía lo vulnerable que podía estar la vanguardia de la compañía K sola. Manteniendo la tradición de la Marina Real, nos pusimos de acuerdo en «vamos» y partió la siguiente oleada.

Al regreso, sin embargo, un pájaro chocó con el parabrisas del Chinook y, mientras el piloto estaba volviendo a hacerse con el control, su máquina gigantesca rebotó cerca de un lago, aplastando las ruedas de aterrizaje. Afortunadamente los cañones y municiones no estaban dentro, pero me di cuenta de que debían suprimirse otras salidas y por lo tanto, en una última oleada, nos amontonamos en la parte superior de otro, entre misiles, bombas, granadas y cartuchos de señales, ignorando los cinturones de seguridad y las restricciones de peso, hasta tal punto que los helicópteros apenas podían despegar.



Con nosotros se encontraba Max Hastings, el conocido corresponsal de guerra, quien gritó al jefe del Escuadrón SAS: «Lo conseguiremos», a lo que vino la respuesta «¡Quien es osado vence!»

Tomamos tierra durante los momentos finales de aquel tiroteo que pronto terminó fatalmente para el enemigo. La compañía K comenzaba a subir por las largas y húmedas laderas del monte Kent, ocupando posiciones abandonadas por los argentinos después de media noche. Aparte de ocuparnos de algunos extraviados, la siguiente mañana, fue una victoria sin sangre en una de las llaves del terreno dominado por el enemigo. Con las primeras luces del 31 de mayo, llegué allí con los pesados misiles, uno de los cuales era transportado por Hastings, para disfrutar de la bienvenida vista de la ciudad de Puerto Argentino, varios kilómetros más abajo de nosotros. Psicológicamente elevaba la moral ver nuestra meta a tiro de piedra. Decidimos emplear un poco de psicología, según sugerencia del oficial de observación avanzado de la compañía K Chris Rombarg, lanzando salvas de «supercarga» al cuartel de los Marines Reales en Moody Brook. Este objetivo estaba en las afueras de la ciudad, así que todos los argentinos en Puerto Argentino sabían que estábamos en camino.

El resto del 42.° Comando voló en las siguientes noches, pero ahora teníamos que soportar el mal tiempo durante la siguiente quincena hasta la preparación del ataque principal a las posiciones ocupadas por los argentinos.

Fue la experiencia más ardua durante los más de 20 años de maniobras en el campo en diferentes partes del mundo. Con temperaturas bajo cero, atravesando desoladas laderas, las heladas ráfagas que constantemente cambian de dirección creando un viento gélido que amenazaba a las empapadas tropas. Para empezar, ni siquiera teníamos mochilas y sólo había un puñado de tiendas pequeñas para el puesto de mando. Todos tenían su saco de dormir mojado, y algunas veces el reabastecimiento de comida y combustible se retrasaba por otras prioridades. Los factores decisivos que hicieron posible la supervivencia de los Marines en tal adversidad fueron la ropa contra el frío y los muchos inviernos de experiencia ártica.

El sargento mayor regimental Dave Chisnall, BEM, era un típico ejemplo. Un instructor de montaña y esquí de fondo, había pasado 13 inviernos en Noruega y regularmente había escalado en los Alpes. Su fortaleza y sabiduría era una inspiración y tranquilidad para los jóvenes menos experimentados; pero había muchos más oficiales y suboficiales de calibre similar. En una ocasión se me preguntó si la unidad podía ser retirada para secarse, pero nunca dudamos de la moral y resistencia aunque «a pie de trinchera» estaban aumentando las bajas. La mayoría de las noches, patrullas de combate exploraban el frente

En la parte superior, a la izquierda: rodeados por el desorden de la guerra, el autor (a la derecha) consulta con su segundo en el mando, el mayor Guy Sheridan y Ian Mc Neil, un oficial OPS; abajo, el monte Kent. En el centro a la izquierda: la Compañía L desplegando sobre el monte Challenger, durante los preparativos del ataque. A la izquierda: dos miembros del 42.° Comando muy cargados, bajan del monte Kent. Abajo: el aerotransporte que ayudó a lograr la victoria. Los helicópteros Sea King (rey del mar) y Wesse siendo abordados por los Marines Reales.

EVACUACION DE BAJAS

A pesar de la única pérdida de un hombre muerto durante el ataque al monte Harriet, el 42.º Comando sufrió varias bajas, principalmente debido a armas portátiles y minas. Los supervivientes entre los heridos se lo debían a la bien engrasada maquinaria del servicio de evacuación. En el momento que un hombre era herido o pisaba una mina, comenzaba el tratamiento. Su «oppo» podía administrarle rudimentarios primeros auxilios: aplicando un vendaje a la herida e inyectando morfina si lo necesitaba. A partir de este momento el herido pasaba a través de un número de manos, recibiendo en cada estación más completo tratamiento. Una compañía de asistencia médica podía proporcionar primeros auxilios más avanzados, antes de que los hombres fueran trasladados a un puesto de socorro regimental, donde podría ser atendido por un oficial médico regimental. Aquí podría determinarse con precisión las heridas y establecidas las condiciones de las bajas. Si era capaz de aguantar otro movimiento, el hombre podía ser heliportado a un hospital de campaña. Durante las primeras etapas de la campaña, había facilidades en la bahía Ajax pero, cuando el campo de batalla se movió hacia el este, la red sanitaria se movió a Teal Inlet y luego a Fitzroy. Muchas operaciones a vida o muerte se realizaron en estas enfermerías. Después, se comprobaban las constantes vitales hasta que se las consideraba lo suficientemente en condiciones para ser trasladado al próximo eslabón de la cadena, los barcos hospital de la fuerza destacada.





desde el monte Challenger donde la compañías L y J ahora se habían establecido. El brigadier Julian Thompson con el Cuartel General de la 3.ª Brigada se había unido a las tres unidades y me había prevenido que el monte Harriet sería nuestro objetivo. Este, que en clave lo llamé «Zoya» (mi hija mayor), se elevaba aproximadamente 300 m por encima del altiplano que bordea la pista entre Puerto Argentino y Goose Green. Era el pico más meridional del terreno que domina Puerto Argentino, aunque separado del Challenger por un abismo rocoso, a través del cual podrían observarse las posiciones enemigas desde un revoltijo de riscos llamado Wall Mountain. Este último se convirtió en «Tara» (mi segunda hija), y fue ocupado por un osado grupo de observadores avanzados controladores de fuego y un equipo de protección que hostigaba a los argentinos con fuego de la artillería naval y de morteros, por lo que en respuesta eran bombardeados por todos los medios a disposición del enemigo.

Pero la vigilancia a distancia no puede ser sustituto del reconocimiento próximo necesario para un ataque nocturno. El factor crucial en este tipo de operaciones, a menudo, es la ruta escogida al objetivo, por lo tanto teníamos que establecerla primero. Por ahora sabíamos que el enemigo había colocado minas, y nuestra suposición de que estaban sin marcar se confirmó cuando al marine de la compañía L, Curtis, le voló una pierna en un desfiladero situado al noroeste de Wall Mountain. Desgraciadamente era uno de los hombres más gruesos de la pa-



Extremo izquierdo: en una campaña donde incluso los más básicos elementos de confort estaban a menudo negados al hombre en el campo, un humeante jarro de té era siempre algo bienvenido. Aquí dos marines en un momento de tregua en la lucha. Izquierda: reunión de inteligencia, que era una parte vital de la información para el ataque principal sobre el monte Harriet. El autor (a la derecha) charla con un grupo de marines a su regreso de una patrulla nocturna. Abajo: fuego de apoyo prestado por los cañones de 105 mm del 29.° Regimiento Ligero de la Artillería Real.

COMPAÑIA J

Mientras las hombres del 42.° Comando estaban realizando sus preparativos finales antes de viajar a la cita con el *Canberra* en Southampton, llegaron órdenes urgentes a su plana mayor pidiendo que la Compañía M, al mando del mayor Guy Sheridan, fuese enviada a RAF Brice Norton. Desde allí iba a volar a la isla Ascensión y juntarse a una pequeña fuerza destinada a la conquista de las islas Georgia del Sur. El 25 de abril, Georgia del Sur fue tomada en una operación de reglamento.
A pesar de la importancia de la misión de Sheridan, la pérdida temporal de una de las tres compañías del 42.° Comando era un grave problema: la unidad ya no mantenía un equilibrio de fuerzas de combate. El problema más serio probablemente iba a ser que la unidad no podría intervenir en ataques coordinados. Sin embargo, el problema fue solucionado con la típica ingenuidad del Marine Real, y cuando el 42.° Comando tomó tierra en San Carlos el 21 de mayo estaba al completo. La solución a la dificultad revivió recuerdos de la II Guerra Mundial. Durante ese conflicto a veces se reclutaban unidades enviando voluntarios a enrolar hombres de otras unidades con buenas cualidades y calificaciones. El comandante Mike Norman fue destinado a la búsqueda de reclutas para llenar los huecos dejados por la marcha de la Compañía M.
En 48 horas, el comandante Norman pudo informar que había reclutado más de 75 hombres de diferentes categorías y especialmente los necesitados en su compañía de fusileros.

Los «reclutas» llegaron de varias unidades y se precipitaron a cubierta del *Canberra* sin un papel específico. Sin embargo, se habían entrenado para ser combatientes sobre todo. Fueron equipados con todas las armas necesarias y la Compañía J estaba lista para la acción.

trulla, y nos llevó ocho horas el traerlo de regreso a través de precipicios ya que la mala visibilidad y oscuridad impedían sacarlo por aire. Para nuestra sorpresa, él resistió estos sufrimientos hasta alcanzar el barco hospital *Uganda* lo suficientemente pronto para operarle y practicarle transfusiones de sangre que lo salvaron. Como muchas otras bajas británicas iban a sobrevivir gracias a la pericia de nuestros cirujanos y a la plantilla de médicos, aunque lo que también salvó a Curtis fue los primeros auxilios facilitados por sus compañeros, especialmente por el R. N. Hayward, encargado del servicio médico en vanguardia, durante la prolongada evacuación. Los comandos tienen suerte al contar con estos «médicos» que los acompañan a cualquier lugar porque tienen un entrenamiento de «Boinas Verdes».

Ahora sabía que un ataque frontal sería suicida porque esto era lo que los argentinos esperaban. Además de campos de minas, ametralladoras pesadas cubrían las laderas adelantadas del monte Harriet, y la pista debajo. Al sur, el terreno era impresionantemente abierto, por lo tanto el «flanqueo» tampoco parecía factible. Al norte, hacia Two Sisters, parecía ofrecer una aproximación a cubierto alrededor de Goat Ridge, pero el objetivo del 45.° Comando era Two Sisters. Se intentó claramente algo original, así que decidimos ver si el enemigo podía ser sorprendido por la retaguardia. Conducidos por el sargento Collins de la compañía K, una patrulla salió una noche para buscar una ruta que serpenteara hacia el sur a través de la meseta, y luego se aproximara al enemigo por detrás. No mucho más tarde,



Monte Harriet
42 Comando RM
11-12 junio 1982

En la tarde del 11 de junio de 1982, mientras el 3.° de Paracaidistas se preparaba para el ataque al monte Longdon y el 45.° Comando estaba preparado para atacar Two Sisters, el 42.° Comando permaneció concentrado sobre las laderas del monte Challenger. El plan del teniente coronel Vaux requería avanzar a una base de partida al sudeste de las posiciones argentinas. A las 02,00 horas los primeros elementos del 42.° Comando cruzaron la línea y la batalla por el monte Harriet comenzó.





Clave:
Campos de minas
Posiciones argentinas
Comando 42
Posiciones inglesas

Monte Challenger
Compañía J
Zona de reunión
TARA
Puesto de Observación Avanzado
A Goose Green
Monte Wall
Monte Harriet
ZOYA
Compañía K
Compañía L
Milán
Línea de Partida
A Stanley
Milán
NORT BASIN
PUERTO HARRIET

Rodeando al enemigo

11 junio Después de cuidadosos preparativos, que comprendían la apertura de un pasillo a través del campo de minas al sur, las Compañías K y L del Comando 42 se encuentran en la zona de reunión entre los montes Challenger y Wall.
21.30 La Compañía K se desplaza por una ruta al sur de Monte Harriet.
22.30 La Compañía C sale de su posición

Victoria

03.00 La Compañía L continúa su ataque pero encuentra dura resistencia.
09.00 La Compañía L toma posiciones de seguridad.
10.00 La Compañía J y la plana mayor logran establecerse en Monte Harriet.

Penetra la Compañía K

12 junio 02.00 La Compañía K cruza la línea de partida y entra en ataque, dirigiéndose hacia las posiciones más atrasadas del enemigo. Ante la violencia del asalto de los marines argentinos empiezan a ceder.
06.00 La Compañía K queda establecida en el extremo oriental del Monte Harriet.

al cruzar la carretera, también pisaron una mina no marcada y el marine Patterson perdió una pierna. Esta vez, un helicóptero ligero, conducido por el capitán Nick Pounds, R M, superó el mal tiempo para encontrar a la patrulla de regreso en la pista y Patterson vivió para contar su historia, también.

Mientras tanto, el sargento Collins continuó con su misión hasta que su pequeño grupo de repente observó una patrulla acercándose desde el monte Harriet. Rápidamente se echaron cuerpo a tierra en una depresión llena de agua, lo que hizo que el enemigo buscara cubierta también. Collins reconoció, sin embargo, que su entrenamiento y disciplina podrían prevalecer en este gélido lugar y él estaba absolutamente seguro, porque, una hora más tarde, el enemigo sucumbía al frío e impaciencia retirándose a sus posiciones. Estas fueron señaladas en el plano por la patrulla, y salvajemente bombardeadas por nuestros cañones cuando fue de día. La noche siguiente, con gran valor y determinación por lo cual fue recompensado con la Medalla Militar, el sargento Collins finalmente estableció una ruta hacia el sur que conducía a las defensas este del monte Harriet, que nosotros habíamos destinado como nuestra línea de partida.



Arriba a la derecha: avanzando dentro de Puerto Argentino, una pareja de marines de la Compañía K, del 42.° Comando, armados con GPMG patrulla a través del poblado. A la derecha: una columna de prisioneros argentinos capturados por el 42.° Comando en monte Harriet, son escoltados. La velocidad era vital; cuando se tomó esta fotografía la batalla aún estaba librándose.





Aunque ahora sabíamos cómo llegar allí, estaba preocupado por el terreno abierto que teníamos que cruzar con las tropas muy cargadas, y bajo la luz de la luna. El brigadier y yo discutimos este problema y convinimos en que, aunque el ataque en otra unidad sería «en silencio hasta detectada», el 42.° Comando podía lanzar fuego de distracción cuando quisiera y lo consideráramos prudente. Para acostumbrar al enemigo, hostigábamos a los argentinos, cada noche con todos los cañones o morteros de que podíamos disponer.

Las patrullas de combate que de noche conseguían dañar al enemigo, descubrieron lo fácil que era apuntar ametralladoras con precisión, obligando a reaccionar con fuego a los inexpertos defensores contra nuestras provocaciones. Esto nos dio la idea de golpear perfectamente sobre los más peligrosos, aunque sólo consiguiéramos que abrieran fuego cuando comenzara el ataque. El Milan parecía obviamente el arma a emplear, por su gran alcance y precisión con tal que el apuntador pueda ver el blanco durante todo el vuelo del proyectil. Nuestro problema era que el Milan en las Malvinas no tenía visor de puntería nocturna. Pronto se ideó una solución. En el momento crucial, un grupo en Tara simularía un encuentro, con explosiones, luces, gritos y fuego de armas ligeras. Esto sería un señuelo irresistible a los disparadores de los cañones en Zoya, pero tan pronto como sus trazas revelaran cada posición, nuestro grupo de morteros de 81 mm iluminaría el área. Los equipos Milan preestablecidos en posición a una milla de distancia podían se utilizados para dar en el blanco y eliminarlos.

La decisión final que quedaba por hacer era de mando y control, porque tenía que decidir dónde estaría situado el puesto de mando avanzado durante la batalla; un factor crucial iba a ser tener transmisiones seguras. Durante todo el ataque, la coordinación de movimientos entre unidades subordinadas y el control y la dirección del fuego de apoyo desde los barcos, hasta tres baterías y nuestra propia compañía de apoyo, tenía que ser centralizado e ininterrumpido. El puesto de mando fue colocado sobre la meseta a la espalda de Tara, desde donde podíamos observar las laderas al frente y sur de Zoya y mantener comunicaciones seguras en todas las direcciones.

Cada hombre iba camuflado, a oscuras, en silencio, con munición y equipo, y rodeado por armas mortíferas

En la tarde del 11 de junio volé hacia la ladera opuesta del Challenger donde la mayor parte del 42.° Comando estaban agrupados en una zona de reunión. Moviéndose con cada compañía de fusileros estarían guías de las tropas Recce, zapadores para abrir brecha en los campos de minas, observadores de artillería, tiradores selectos, médicos, agentes de transmisiones, todos los especialistas componentes de una moderna infantería de combate. En el crepúsculo comenzaron a avanzar decididamente en largas hileras, amenazadoras siluetas contra la menguante luz. Cada hombre iba camuflado, a oscuras, en silencio, con municiones y equipo, y transportando armas mortíferas. Según nos acercábamos al collado detrás de Tara, proyectiles enemigos de 155 mm dieron en los asentamientos de morteros, matando a un joven cabo e hiriendo a varios marines. Ahora nadie necesitaba que se le recordara que esto iba a ser un asunto peligroso.

Varias horas más tarde permanecimos tiritando ante el viento helado, esperando ansiosamente los



informes de la progresión de las compañías mientras /estas sigilosamente cruzaban la meseta. Precedidos por el sargento Collins y el teniente Colin Beedon, cientos de hombres estaban avanzando de puntillas a lo largo de la estrecha pista serpenteante, la cual les conducía entre mortíferos campos de minas. Cualquier cosa que comprometiera su presencia podría desencadenar una granizada de fuego de ametralladora y artillería, perdiéndose la esencial sorpresa. En varios ocasiones, la luna se asomó desde detrás de las nubes empujadas por el viento y nuestro jefe de batería, el mayor David Brown, RA, o el capitán Nigel Bedford, RA, rápidamente distrajeron las miradas de los argentinos con fuego de hostigamiento.

Durante varios minutos nos preocupamos cuando el capitán David Wheen, jefe de la compañía L, informó que se habían desviado de la senda; pero finalmente, la voz lacónica del capitán Peter Babbington de la compañía K, me dijo que ellos estaban en la base de partida. Era hora para la diversión del teniente Tony Horney y las radios comenzaron a funcionar: «31, este es Vesubio Nueve, repito Vesubio». La respuesta vino, «31. Wilco. Fuerza». Por encima de los riscos delante de nosotros, la noche entró en erupción con los estallidos y destellos de las explosiones que eran inmediatamente seguidas por la visita de los trazadores argentinos formando arcos en el cielo sobre Tara. La noche se convertía en día mientras los morteros iluminaban la ladera delante nuestro y varios misiles Milan se dirigían hacia a aquellos peligrosos nidos de ametralladoras, haciéndose añicos al explotar seguidos de un silencio sepulcral.

A una milla de distancia del monte Harriet, la compañía K había cruzado la base de partida a las 22,00 horas, y estaba avanzando sin ser detectada hacia su objetivo. Mientras tanto la compañía L, a la que yo había mantenido a una hora detrás, en caso de que las cosas fueran mal, se estaba moviendo a la posición convenida. Su misión en la segunda fase, era capturar los puntos fuertes, al oeste sobre Zoya, una vez que la compañía K se estableciera en el otro extremo. Las tropas de cabeza de Peter Babbington avanzaron casi durante 700 m antes de que el «contacto» en mis auriculares me dijera que la lucha se había iniciado. Para entonces, ellos estaban casi encima de los desconcertados argentinos, que fueron derrotados por el ímpetu y audacia del ataque.

Por encima de los riscos delante de nosotros, la noche entró en erupción con los estallidos y destellos de las explosiones

El ataque iba a tener éxito por la decidida acción de valientes jefes de pelotón como el cabo Lawrence Watts, que murió a quemarropa, mandando un pelotón contra las posiciones argentinas. En unos minutos, la compañía K había capturado un puesto de mando, varias ametralladoras de 0,5 pulgadas y 4 morteros de 120 mm. Mientras las defensas comenzaban a derrumbarse, los marines avanzaron saltando en grupos a lo largo de la divisoria de la cumbre, utilizando LAW de 66 mm o MAW de 88 mm con tremendo efecto entre las rocas. Ahora era el momento de saltar para la compañía L; la cual se puso en camino hacia su objetivo a 600 m de distancia; pero se perdió la sorpresa y rápidamente cayeron bajo fuego efectivo.

Esto causó varias bajas, incluyendo el 2.° jefe, teniente Ian Stafford al apoyarnos desde Argyll y las tierras altas del sur. David Wheen tenía ahora una difícil tarea para llevar a cabo. Por un momento, el

A la izquierda: a pesar de las afirmaciones de que los argentinos eran pobres reclutas, algunos lucharon con gran tenacidad para sostener el anillo de colinas alrededor de Puerto Argentino. Muchos, como este hombre, pagaron el último precio. Abajo a la izquierda: en la cara de este marine claramente se muestra el agotamiento de la marcha a través de la isla y la batalla de monte Harriet. A la derecha: las celebraciones comenzaban tan pronto como la batalla terminaba. Hombres de la Compañía K, que condujeron el ataque sobre monte Kent, posan para la cámara en monte Harriet.



Marine del 42.° Comando, Malvinas, 1982

Marchando hacia Puerto Argentino, este marine lleva el típico equipo de esta guerra. Pantalones DPM y chaqueta del modelo 58. En contraste con las botas estándar utilizadas por la mayoría de las tropas en las Malvinas, los marines estaban a favor los modelos civiles superiores o las botas de media caña mostradas aquí. Los cascos de acero fueron utilizados por la mayoría de las tropas en las Malvinas y mientras uno es llevado en el cinturón sobre la cadera, en su lugar se coloca con orgullo la boina verde, sobre la cual se pone una insignia de bronce. Este marine está armado con un rifle SLR de 7,62 mm y también con un lanzador de cohetes (lanzagranadas), arma de gran efectividad contra las casamatas argentinas.

enemigo parecía inexpugnable en sus defensas, hasta que nuestro mayor valor y experiencia profesional los desgastó.

Pero ahora teníamos un problema, ya que más y más argentinos estaban llegando en la oscuridad para rendirse. Afortunadamente, habíamos formado un grupo especial sardónicamente apodado «Porter Troop». Su papel era llevar los equipos para sustentar el fuego de GPMG y munición extra para utilizarla en caso de un contraataque enemigo; este equipo había desgastado a las tropas asaltantes. En realidad, el «porter troop» fue útil tanto para la recogida de bajas como para la escolta de prisioneros.

Desde la Red radio de la brigada, sabíamos que nuestros compañeros del 45.° Comando y del 3.° de Paracaidistas estaban sobre sus objetivos; en lo que quedaba de oscuridad, cada unidad consolidaba y coordinaba las defensas contra posibles contraataques. El puesto de mando avanzado tuvo que adelantarse tan rápidamente como se pudo sobre la cima del monte Harriet, aunque estaba a varios kilómetros de nosotros. Ciertamente no había tiempo de seguir el serpenteante camino a través de los campos de minas. Conociendo eso, el riesgo pesaba más que la urgencia: dimos la vuelta a la ladera de Tara y giramos rápidamente hacia la izquierda a lo largo de la pista Puerto Argentino/Goose Green.

Mientras amanecía y proyectiles enemigos caían esporádicamente, el resto del mando avanzado alcanzó la cumbre del monte Harriet. En el camino sobre las empinadas laderas rocosas nos habíamos cruzado con el heroico testimonio del valor y acción de choque del 42.° Comando. En estas posiciones, los cuerpos yacían desparramados en las violentas contorsiones de la muerte, porque el enemigo había resistido fieramente.



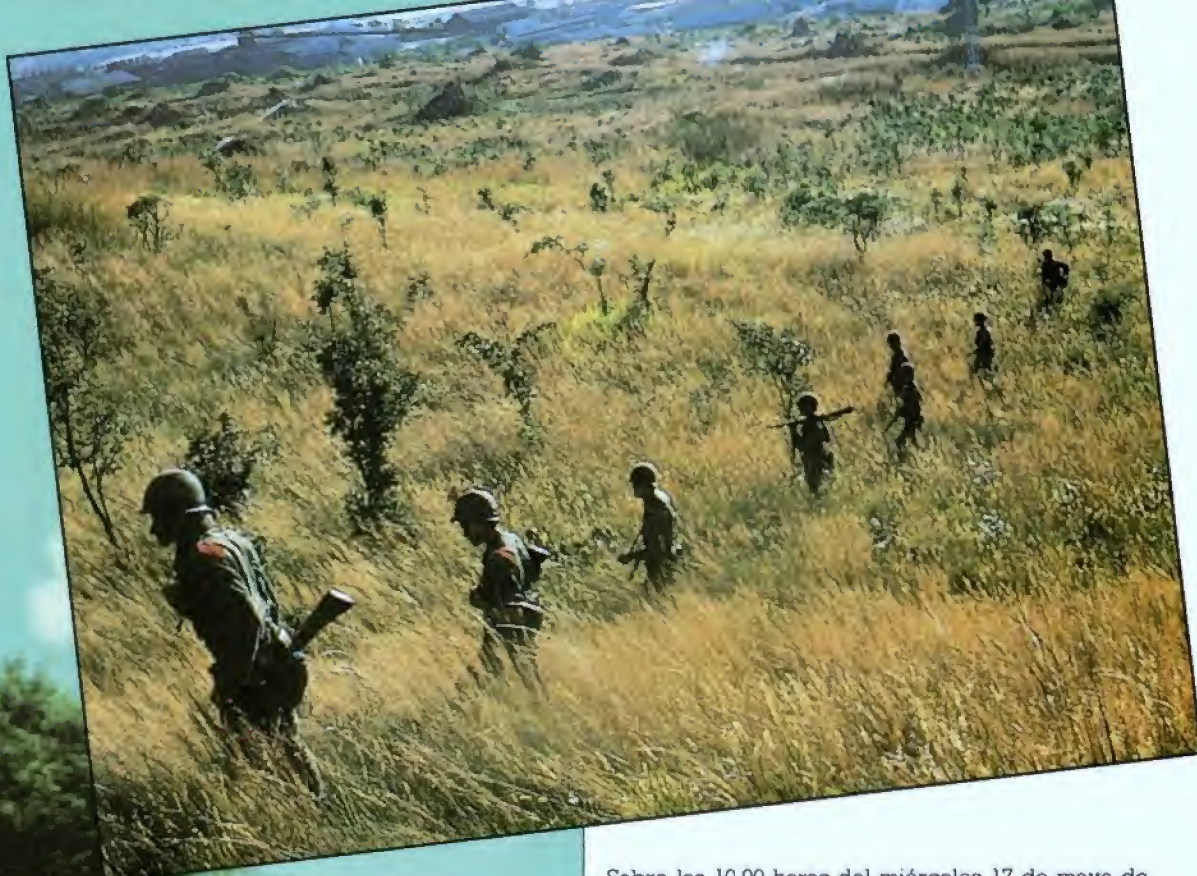
2 REP

El Segundo Batallón de Paracaidistas de la Legión Extranjera se creó en octubre de 1948 en Sidi-bel-Abbès en Marruecos. Al siguiente año, la unidad se trasladó a Indochina donde jugó un papel importante en la difícil campaña contra el Viet Minh (1949-54). En 1955 regresó al norte de Africa, donde el batallón se reorganizó en regimiento, absorbiendo al Tercer Batallón de Paracaidistas de la Legión Extranjera. El 2 REP se vio envuelto de lleno en la campaña de contrainsurgencia en Argelia (1956-1962). Como resultado de la controversia sobre el futuro de Argelia, el Regimiento hermano del 2 REP, el 1 REP, llegó a estar envuelto en un intento de golpe de estado contra el gobierno francés del presidente Charles de Gaulle en 1961, y como castigo el 1 REP fue disuelto. El 2 REP, sin embargo, sobrevivió y desde 1962 fue durante mucho tiempo destinado a la defensa del gobierno de Chad contra las fuerzas rebeldes. En 1970, el Regimiento se reagrupó en el Campamento Rafalli. Una compañía permanentemente estacionada en Djibouti, en el cuerno de Africa, ayudó a liberar a un autobús de colegiales que estaba siendo hostigado por rebeldes somalíes en febrero de 1976. Desde la operación Kolwezi en 1978, el 2 REP ha tomado parte en otras acciones en Chad y en 1983-84 formó parte de la fuerza de pacificación multinacional en Beirut, Líbano. El Regimiento forma parte de la segunda división de paracaidistas, un componente principal de las Fuerzas de Intervención Inmediatas, y como tal necesita estar en constante preparación para la acción. Arriba se muestra el emblema del 2 REP.

OBJETIVO KOLWEZI

En 1978 el 2.º Regimiento de la Legión Extranjera hizo un osado lanzamiento en paracaídas para rescatar a los técnicos amenazados por fuerzas katangueñas en Zaire

Legionarios paracaidistas avanzando en campo abierto por las afueras de Kolwezi. Abajo: una escuadra de morteros en acción. Como en muchas operaciones militares, en Kolwezi el mortero demostró su valor ofreciendo a la infantería un sustituto del apoyo artillero. Fijarse en el subfusil MAT-49 que lleva el legionario arrodillado en primer plano.



Sobre las 10,00 horas del miércoles 17 de mayo de 1978, sonó el teléfono en la oficina del coronel Philippe Erulin, jefe del 2.° Regimiento de paracaidistas de la Legión Extranjera, estacionado en el campamento de Raffalli en la isla francesa de Córcega; el mensaje fue corto y escueto: «El general Liron de la Segunda Brigada de Paracaidistas al habla; el Regimiento estará listo para embarcar a las 6 en punto». La llamada telefónica del general Liron fue el principio de una aventura que terminaría dos días más tarde con un lanzamiento operativo en el mismo corazón de Africa.

Erulin había estado destinado de teniente en Argelia durante los años más duros de la guerra (1954-1962). Y ahora estaba al mando del Regimiento de más prestigio del ejército francés —el 2.° Regimiento de Paracaidistas Extranjero, conocido como el 2 REP o sencillamente como el REP, ya que ahora era el único de su clase. El REP era único entre las unidades militares francesas porque combinaba las cualidades de dos diferentes cuerpos de élite: los legionarios extranjeros y los paracaidistas. El proceso de selección aplicado a los reclutas para el regimiento es rígido y duro, y sirve para seleccionar los mejores de entre quienes están listos a sacrificar cinco años de sus vidas —y si fuera necesario sus vidas— por la bandera roja y verde de la Legión. Procedentes de todas las naciones y clases de vida, están unidos en su juventud, fuerza física, amor al peligro y sobre todo su ardiente deseo de lucha —la cualidad más esencial en cualquier tropa de élite. El REP tiene unos efectivos de 1.300, una mezcla de voluntarios extranjeros y oficiales regulares franceses, organizados en una compañía de mando, una compañía de exploración y apoyo, y cuatro compañías de combate.

Mientras el coronel Erulin alertaba a sus hombres aquella estupenda mañana de primavera en Córcega, ellos no tenían idea de cuál iba a ser su misión. En realidad iban a meterse en uno de los lugares más calientes de Africa: la provincia de Shaba en el sur de Zaire. Shaba había llegado a ser, primeramente, un foco de atención mundial en 1960, cuando bajo el nombre de Katanga, había intentado separarse del recién independiente Congo —llamado

CORONEL ERULIN

Philippe Erulin nació en la región de Jura al sudeste de Francia, el 5 de julio de 1932; su familia tenía una gran tradición militar: su abuelo había muerto en la primera guerra mundial y su padre murió en acción durante el conflicto de Indochina en 1951. Erulin ingresó en la academia para oficiales en Saint-Cyr en 1952. Tres años más tarde, como segundo teniente, comenzó un período de servicio en Argelia hasta finales de 1961

Estos años de la guerra de Argelia fueron de dura formación para un joven oficial, y su participación en la guerra de Argelia (1956-1957) fue motivo de controversia en la prensa, en los enconados debates sobre los métodos que se estaban empleando por las fuerzas francesas para acabar con la insurgencia argelina.

Después de un corto período de tiempo como instructor en la escuela de infantería de Montpellier y destinos en Alsacia y Madagascar, Erulin alcanzó el mando de la unidad de instrucción del REP.

En julio de 1976 tomó el mando del REP durante dos años y estaba acercándose al final de su actividad cuando sucedió la operación Kolwezi. Su destino siguiente fue en el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea francesa, en misiones de coordinación entre la fuerza aérea y la aerotransportada. Erulin murió de un ataque al corazón en septiembre de 1979.



A la izquierda: el coronel Erulin, jefe de la operación Kolwezi. Abajo, a la izquierda: después de la victoriosa reconquista de la ciudad, los legionarios llevan a cabo registros casa por casa persiguiendo los restos de la fuerza de invasión katangueña.



ahora Zaire—; después de varios años de dura lucha, que envolvió entre otros a la fuerza de las Naciones Unidas y a gran número de mercenarios extranjeros, el movimiento secesionista había sido derrotado, pero las relaciones entre la provincia y el gobierno central del país quedaron debilitadas. Los habitantes de Shaba eran mayoritariamente de un grupo tribal tradicionalmente hostil a la tribu dominante en Zaire, y la inmesa distancia —Shaba estaba a más de 1.000 km de la capital, Kinshasa— hizo difícil el control central sobre la provincia. Quizás lo más importante era el que las tierras de Shaba contenían inmensas riquezas de mineral de importancia vital para el mundo occidental.

La noticia de que se había puesto en acción al REP, era de un rebelde que controlaba la ciudad de Kolwezi, el centro minero de cobre y diamantes más valioso de Shaba. La fuerza que había ocupado la ciudad estaba compuesta de exiliados, muchos de los cuales habían huido a la vecina Angola después de la derrota de la rebelión de Katanga 15 años antes. Profundamente hostiles al régimen del Zaire del presidente Mobutu Sese Seko, estos katangueños habían encontrado apoyo en el gobierno marxista de Angola, con sus 20.000 cubanos «consejeros militares» y los respaldos soviéticos. El año anterior, en 1977, los katangueños habían lanzado una primera incursión al interior de Shaba pero habían sido rechazados por una fuerza internacional encabezada por tropas marroquíes. Ahora se requería una nueva intervención.

Unos 300 europeos vivían en Kolwezi, la mayoría franceses y belgas trabajando en la principal compañía minera, Gecamines. El sábado 13 de mayo al principio del fin de la semana de Pentecostés, la ciudad fue rápidamente invadida por katangueños en uniforme de campaña. La resistencia de la guarnición de zaireños de la ciudad fue rápidamente vencida. Los katangueños, muchos de los cuales no tenían más de 15 años de edad, usando un parche con un tigre plateado y portando kalashnikovs, pronto hicieron retroceder a los zaireños a puntos fuertes donde fueron rodeados y obligados a rendirse. Esperando lo peor, los civiles europeos se fortificaron dentro de sus casas. Sus temores se confirmaron cuando algunos fueron arrestados y denunciados como «mercenarios». El mayor Mufa, líder de los rebeldes y sus 4.000 «tigres», consideraron a la población blanca como rehenes potenciales en caso de un contraataque. En Kinshasa, el presidente Mobutu intentó por todos los medios minimizar los sucesos de Kolwezi, mientras preparaba su contraataque con su jefe de estado mayor, el general Ba Bia. Pero al mismo tiempo contactó con el presidente francés Giscard D'Estaing para concertar una intervención extranjera, si fuera necesario. El presentimiento de que Cuba y Rusia respaldaban a los katangueños, convencieron a los franceses de que debían apoyar a Mobutu. Inmediatamente comenzaron a prepararse posibles intervenciones aerotransportadas.

Mientras tanto, la situación en Kolwezi se deterioraba. A las 10.00 horas del 16 de mayo, una compañía de paracaidistas zaireños fue lanzada en los alrededores de la ciudad, pero el ataque fue un desastre. Muchos de los paracaidistas murieron a tiros mientras descendían; otros fueron pasados a bayoneta antes de que pudieran soltarse el paracaídas. Los supervivientes huyeron a la selva. Dentro de la ciudad reinaba el desorden y la indisciplina. Soldados borrachos o drogados bajaban por las calles, disparando a cualquiera que consideraban sospechoso, sin tener en cuenta si eran negros o blancos. La intervención francesa, ahora, era inevitable.

Se suponía que la aparición del REP en Kolwezi podría ser la señal para una masacre de la población blanca; por lo tanto de nada serviría tomar tierra a distancia de la ciudad. Para cuando se hubieran abierto camino hacia Kolwezi, los rehenes podrían estar todos muertos. La única solución posible era saltar exactamente en el lugar del conflicto tan cerca como fuera posible, de las afueras de la ciu-



Abajo: legionarios utilizando el capot de un vehículo comercial para elevarse sobre el nivel de la alta hierba. Los katangueños montaron varias emboscadas contra los destacamentos del REP que circulaban por pistas a través de la densa cubierta ofrecida por la hierba.
Abajo a la izquierda: uno de los tiradores selectos del REP, de servicio en Kolwezi: armados con rifles FR-F1, estos tiradores selectos son la explicación del considerable número de bajas enemigas durante el ataque inicial.





PREPARADO PARA LA ACCION

Desde el final de las guerras coloniales en Indochina y Argelia, el REP ha cambiado sustancialmente. De servicio a través de un largo período de relativa paz, en la que la experiencia actual de combate ha sido restringida a intervenciones de relativamente pequeña escala en conflictos locales, los oficiales y legionarios han dedicado sus energías a la instrucción.

Por supuesto, aprender a saltar y las caídas libres con absoluta precisión constituyen un requisito básico para los legionarios del REP. El entrenamiento inicial paracaidista en el Campamento de Rafalli dura de tres a cuatro semanas, comenzando con un fortalecimiento de aptitudes y aprendiendo a caer sin peligro, preparándose para saltos reales. Para ganarse el derecho a llevar las alas plateadas de paracaidista, un legionario tiene que probarse con seis saltos, uno de ellos nocturno.

El entrenamiento de hoy día es mucho más amplio, y cada compañía de combate tiene su especialidad específica. La 1.ª Compañía se adiestra en guerra contracarro, la 2.ª utiliza el terreno accidentado de Córcega para desarrollar ejercicios de guerra de montaña, la 3.ª Compañía se especializa en operaciones anfibias, y la 4.ª Compañía produce saboteadores y tiradores selectos.

dad. Se seleccionaron dos zonas de lanzamiento, una al norte de la parte vieja y la otra al este de la parte nueva; justamente detrás de los primeros edificios de la ciudad, pero cerca de su objetivo.

En la noche del 17 al 18 de mayo, los paracaidistas salieron de su campamento en camiones y después de tres horas de viaje por carreteras de montaña llegaron al aeropuerto de Solenzaro. Solamente había cinco aviones civiles DC-8, no suficientes para transportar a todos los hombres, pero Erulin decidió seguir adelante a pesar de todo. Los cinco DC-8 despegaron para Kinshasa transportando a la primera, segunda y tercera compañías más parte de la compañía de plana mayor. La cuarta compañía y la compañía de apoyo seguirían más tarde. En Kinshasa había más problemas. Los paracaídas americanos distribuidos resultaron incompatibles con el equipo francés, y los paracaidistas necesitaron laboriosas horas para ajustar su equipo. Además, la Fuerza Aérea del Zaire que se suponía iba a proporcionar siete aviones para el lanzamiento —cinco C-130 y dos C-160 Transalls— solamente pudo ofrecer cinco aviones fiables. Por un momento parecía que la misión podría ser cancelada, pero la situación en Kolwezi era demasiado seria para retrasarla.

En la mañana del 19 de mayo, 500 paracaidistas se metieron en los cuatro C-130 y el único Transall disponible. Los hombres del REP nunca habían volado tan hacinados: «lo suficiente —Erulin más tarde admitió— como para causar pánico a los paracaidistas más endurecidos». El vuelo desde Kinshasa a Kolwezi duró casi cinco horas, y la mayoría de los legionarios sin duda se sintieron aliviados cuando a las 15,40 horas recibieron la tan esperada orden de saltar.



Abajo: un operador de radio y un legionario armado con un MAT-49 avanzan pasando junto a un edificio con impactos de bala. Los legionarios corrían riesgo de los disparos por parte de katangueños escondidos y necesitaban mantener vigilancia constante.

De las dos posibles zonas de lanzamiento, la escogida para el primer ataque estaba al norte de la vieja ciudad. Era, por supuesto, en pleno día cuando los legionarios flotando en el aire, sus paracaídas blancos brillaban contra el cielo azul claro. Pero, afortunadamente para ellos, los katangueños fueron pillados desprevenidos. Antes de que hubiesen podido reaccionar, los legionarios estaban ya aterrizando sobre la alta hierba que proporcionaba una cubierta perfecta. El mismo Erulin fue afortunado cuando cayó sobre una de las colinas de hormigas de cuatro metros de altura que salpicaban el área; escapó solamente con un rasguño en la mejilla. Rápidamente se estableció un puesto de mando y los hombres comenzaron a agruparse —no era tarea fácil por la alta hierba que reducía la visibilidad a casi cero.

Lo esencial ahora era la velocidad. Incluso antes de que todos los legionarios hubieran conseguido reunirse en sus unidades, los primeros grupos comenzaron a moverse hacia sus objetivos. La primera compañía fue designada para ocupar el Liceo Juan XXIII, la segunda compañía se dirigió hacia el hospital y los edificios de la compañía Gecamines al oeste de la ciudad, donde se suponía había cantidad de vehículos previstos por Erulin para utilizarlos hasta la llegada del transporte regimental; la tercera compañía iba a tomar el hotel Impala y Correos antes de ocupar posiciones alrededor del puente que une las ciudades vieja y nueva.

La moral y disciplina de los katangueños se había desmoronado durante su ocupación de Kolwezi

Al principio los legionarios sólo encontraron fuego desorganizado. Aunque los katangueños sobrepasaban a la fuerza atacante, su moral y disciplina se habían desmoronado durante su ocupación de Kolwezi. Los legionarios, por otra parte, no podían haber estado más altamente motivados por su misión; estaban excitados y dispuestos para «esfuerzos de superhombre», como consta en su diario de operaciones, al saber que estaban comprometidos en una carrera contra el tiempo para salvar la vida de los rehenes. Mientras avanzaban por la ciudad, la evidencia de los asesinados, que ya había tenido lugar, estaba a su alrededor. Un legionario recordó: «nuestros orificios nasales se llenaron del olor desagradable de los cuerpos descomponiéndose al entrar en los cruces de las avenidas que bordean la ciudad. Cuerpos, muchos de los cuales habían sido roídos por perros vagabundos, estaban amontonados en las cunetas. Había charcos de sangre por todas partes».

La resistencia aumentaba según avanzaban los legionarios. Pronto sufrieron la primera baja; un voluntario inglés, el cabo Arnold. El fuego de francotiradores era un peligro constante y hubo salvajes encuentros donde grupos de katangueños acertaron en montar una defensa más decidida de sus posiciones. Pero nada podía detener el violento impulso del ataque. Según se tomaban nuevas áreas de la ciudad, residentes blancos salían de sus escondites, la mayoría en estado de conmoción, y padeciendo hambre y sed. Los que se refugiaron en el hotel Impala, sin embargo, fueron muertos antes de que los legionarios pudieran llegar.

A las dos horas del salto inicial, los legionarios controlaban casi por completo la ciudad. Habían matado a más de 100 katangueños en la lucha por las calles, sufriendo ligeras bajas. En esta situación los C-130 que transportaban a la cuarta compañía, la

compañía de apoyo y los restos de la compañía de plana mayor, que habían seguido desde Córcega una vez que se dispuso de transporte, aparecieron sobre Kolwezi. Casi era de noche y Erulin decidió que, controlando la situación, no había necesidad de arriesgar un lanzamiento que podría conducir a una peligrosa confusión y bajas una vez anocheci do. Consecuentemente, se ordenó a los C-130 volar a Lubumbashi donde la segunda oleada de legionarios podrían pasar la noche.

Para los hombres en Kolwezi, las horas de oscuridad fueron tensas y activas. No había posibilidad de recuperar el sueño perdido en las dos noches anteriores, la mayoría de los legionarios no habían dormido durante unas 70 horas. Las patrullas detuvieron a aislados katangueños atrapados en la ciudad desde donde intentaban abrirse camino hacia Kolwezi desde afuera. En total seis legionarios fueron heridos durante la lucha nocturna, pero un considerable número de katangueños murieron.

Al amanecer del 20 de mayo, la segunda oleada de legionarios regresó de Lubumbashi. La compañía de apoyo y parte de la compañía de plana mayor saltaron en la misma zona utilizada en el asalto del día anterior; la cuarta compañía saltó en la otra zona designada, al este de la nueva ciudad. Una vez reagrupados los legionarios de refresco, la fuerza combinada se puso en acción. A la primera y segunda compañía se les asignó limpiar la resistencia en la ciudad vieja, mientras la compañía de apoyo se movió hacia el norte para ocupar la gendarmería y el campo Forrest. La tercera compañía se ocupó de limpiar la ciudad nueva y el suburbio de Maninka, la cuarta compañía ocuparía posiciones de bloqueo



A la derecha e insertado a la derecha: las operaciones en la selva exigían perseverancia e iniciativa. Abajo: captura y conducción de sospechosos para ser interrogados.



al este, para que ningún katangueño pudiera escapar del barrido de la tercera compañía.

Hubo poca acción hasta bien entrada la tarde. Entonces, sobre las 15,00 horas, la cuarta compañía tropezó con fuerte resistencia mientras empujaba hacia el norte, hacia Metal Shaba. El pelotón de cabeza fue detenido y su sargento muerto. La compañía de apoyo respondió rápidamente a la llamada de ayuda. Los morteros de 81 mm pronto obligaron a los katangueños a empezar a abandonar sus posiciones. En esta situación, sin embargo, una columna de infantería katangueña montada en camiones y apoyada por dos carros ligeros comenzó a contraatacar. Era un momento difícil, pero la compañía de apoyo estaba para tales situaciones. Empleando sus morteros y sus lanzagranadas contracarro LRAC de 89 mm de efecto mortífero, la compañía abortó el contraataque casi antes de que hubiera comenzado. Los katangueños huyeron dejando 80 muertos, sus camiones ardiendo y ambos carros paralizados.

Después de este encuentro, la situación en el área inmediata a Kolwezi estaba completamente bajo control. Pero el REP todavía tenía la misión de limpiar los restos de las fuerzas katangueñas en otras partes de Shaba. Cuando los vehículos regimentales llegaron a Kolwezi el 21 de mayo, el REP al fin estaba totalmente motorizado. Al siguiente día tres compañías llevaron a cabo operaciones de limpieza alrededor de la ciudad de Kapata hacia el sudoeste y el 23 de mayo se las envió a Luilu, en el noroeste. Los legionarios estuvieron expuestos al riesgo de emboscada durante todo el tiempo. Por ejemplo, al regresar de Kapata, el teniente Bourgain fue sorprendido por dos katangueños que saltaron delante de su Mercedes requisado y destrozaron el parabrisas con una ráfaga de arma automática.

El conductor de Bourgain, mostrando gran sangre fría, aceleró y atropelló a los hombres.

La acción final de la operación Kolwezi tuvo lugar el 25 de mayo, cuando una fuerza katangueña fue destruida mientras se retiraba hacia Angola. Nada quedó por hacer al REP. El 28 de mayo el Regimiento se trasladó a Lubumbashi para un merecido descanso, y el 5 de junio comenzó el regreso a Córcega.

No hay duda que la operación respondió al crédito del Regimiento. No se debería pasar por alto que el 90% de los legionarios no tenía experiencia previa de combate. Aunque como Erulin más tarde declaró: «tan pronto como sonó el primer disparo, todos actuamos como veteranos».

Abajo: cumplida la misión, los legionarios se preparan para embarcar sobre camiones para marchar a Lubumbashi desde donde regresarían por aire a la base de Córcega. Más abajo: la última reunión sobre la operación Kolwezi; Erulin da instrucciones detalladas para el traslado a Lubumbashi. Por una trágica ironía del destino, habiendo sobrevivido al combate en Kolwezi, Erulin iba a morir por causas naturales al año siguiente.



BATALLA POR JERUSALÉN









La Brigada Paracaidista N.° 55 israelí emprendió una misión en 1967: la lucha casa por casa en las calles de la Ciudad Santa



Página anterior: hombres de la Brigada Paracaidista n.º 55 permanecen al lado del muro occidental de la Ciudad Vieja de Jerusalén después de la batalla. Recuadro: la insignia utilizada por las Brigadas Paracaidistas de Israel. Apartado a la izquierda: en el punto de embarque para el sur para una acción contra los egipcios, el 55.º es desviado a Jerusalén. Izquierda: Mordechai «Motta» Gur (utilizando una radio) con los paracaidistas en el Monte de los Olivos, antes de entrar en la Ciudad Vieja. Abajo a la izquierda: un paracaidista ayuda a un amigo herido en las calles estrechas de Jerusalén.

Poco después de las 09,30 horas de la mañana del martes 6 de junio de 1967, el coronel Mordechai Gur, jefe de la Brigada Paracaidista n.º 55 habló por la radio a sus paracaidistas que estaban esperando:

«Nos encontramos sobre las alturas que miran a la Ciudad Santa. Pronto entraremos en la antigua ciudad de Jerusalén en la que incontables generaciones de judíos han soñado. A nuestra Brigada le ha sido concedido el privilegio de ser la primera en entrar.»

La captura de Jerusalén fue el símbolo más poderoso de la victoria judía en la guerra de los Seis Días de 1967, pues el control de los Santos Lugares, tales como el templo del Monte y el Muro de las Lamentaciones, era enormemente importante para el joven Estado de Israel. El honor de ser las tropas que tomarían posesión de este gran premio había sido ganado por los hombres de Gur, que habían demostrado gran valor y destreza durante los dos días anteriores. En particular habían arrebatado el control de la parte norte de Jerusalén a las fuerzas experimentadas y bien parapetadas del ejército jordano en las primeras horas de la mañana del 6 de junio.

Durante algún tiempo se había ido creando cierta tensión entre Israel y sus vecinos árabes cuando, en la mañana del 5 de junio, la fuerza aérea israelí lanzó un repentino ataque contra los egipcios. Este fue victorioso, pero en la confusión de los acontecimientos de la mañana, se había hecho creer al Rey Hussein de Jordania que los israelíes habían resultado derrotados, por lo que decidió mandar sus fuerzas a atacar Israel. A las 11,00 horas empezó el bombardeo desde el lado jordano de la frontera, fuertemente fortificada y las fuerzas aéreas jordanas hicieron salidas al espacio aéreo israelí. Fue una acción temeraria que Hussein iba a lamentar amargamente. En unas horas los israelíes pusieron a la fuerza aérea jordana fuera de combate, y el general de División, Uci Narkiss, a cargo del mando central, inició los planes de emergencia para una ofensiva contra el territorio jordano.

Los israelíes tenían que hacer frente a una situación estratégica poco esperanzadora. Su gran problema era que el único enlace con las zonas de Jerusalén ocupadas por los israelíes era una franja de tierra, larga y estrecha, que invitaba a ser atacada o bombardeada por la artillería desde territorio jordano. Este corredor debía de asegurarse, así que Narkiss utilizó los carros de la Brigada Mecanizada n.º 10 del coronel Ben Aris para presionar hacia el norte del corredor y tomar las alturas que unen Jerusalén con el centro importante de Ramallah; al mismo tiempo, se atacó e invadió Latrum. Mientras tanto, al sur del corredor, la Brigada de Jerusalén n.º 16 lanzó una serie de ataques que cortaron las comunicaciones principales jordanas con sus fuerzas en Hebrón. El éxito de estas dos operaciones, ayudado por el dominio del aire, ahora ejercido por la Fuerza Aérea israelí, dio a la situación un nuevo aspecto. Lejos de tener la iniciativa estratégica, ahora los jordanos eran vulnerables y su situación estaba amenazada.

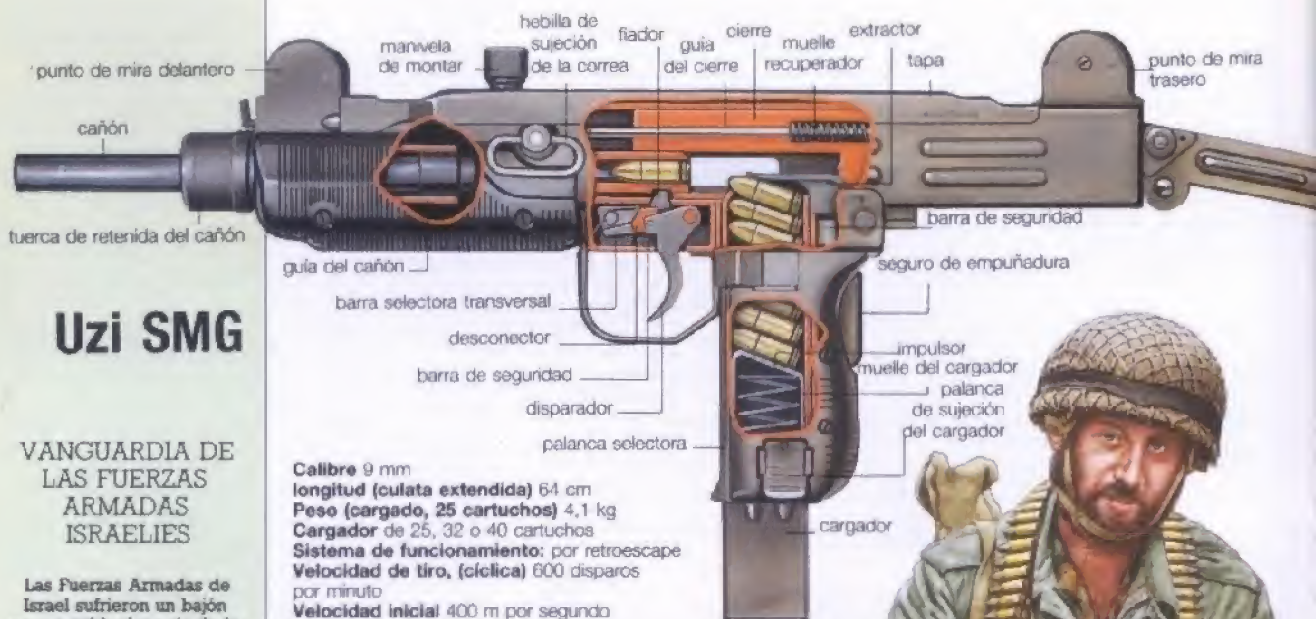
Dentro de Jerusalén, las posibilidades y perspectivas para cualquiera de los dos bandos eran complicadas debido a dos factores. Primero, había un importante enclave israelí en territorio jordano en Monte Scopus, que abarcaba el hospital Hadassah y la Universidad hebrea. El objetivo fundamental de los israelíes era liberar este enclave (que había permanecido bajo control de las Naciones Unidas desde 1948), mientras que a su vez los jordanos querían conquistar la posición. El segundo factor que afectaba a las operaciones en la ciudad, era que en dos décadas desde el establecimiento de la frontera actual, ambos bandos habían construido complejas fortificaciones. Estas redes de profundos bunkers de cemento unidos por trincheras cuidadosamente trazadas, así como minas y alambre de espino, prometían hacer de la ofensiva frontal una tarea difícil si no imposible.

La principal fuerza jordana en la ciudad era la Brigada de Infantería n.º 27 al mando del general de brigada Ata Ali. Había otras brigadas de apoyo por el norte y sur, mientras que detrás de las zonas fortificadas del valle del Cedrón había un batallón de carros. La fuerza aérea israelí hizo lo posible para cortar las líneas de comunicación de estas fuerzas con las concentraciones jordanas al norte y el este, pero Ali era un militar competente y además había sido reforzado. Sus hombres, básicamente de la antigua Legión Arabe, estaban bien entrenados y confiaban en la resistencia de sus posiciones defensivas. Contra ellos, los israelíes decidieron lanzar una de sus unidades más expertas —la Brigada Paracaidista n.º 55.

Los paracaidistas habían sido puestos en un pedestal durante los días precedentes al estallido de la guerra

La Brigada Paracaidista n.º 55 era un cuerpo de hombres entrenados como fuerzas de choque. A las órdenes de un jefe experimentado, el coronel Mordechai Gur, muchos eran veteranos de incursiones a territorio árabe, aunque algunos de los oficiales más antiguos todavía no habían entrado en acción. Puestos en un pedestal durante los días precedentes al ataque aéreo que marcó el inicio de la guerra de los Seis Días, esperaban ser la fuerza que se enfrentaría a los egipcios en el Sinaí y al mediodía del día 5 se les ordenó prepararse para saltar contra el Arish, para dar ímpetu al eje del avance hacia el norte. Sin embargo, el ritmo de los éxitos israelíes, era tal, que a las 16,00 horas se tomó la decisión de utilizar la totalidad de la Brigada contra los jordanos en Jerusalén.

El plan básico era que los batallones 66 y 71 de la Brigada atacaran a lo largo de un frente que abarcaba desde la puerta de Mandelbaum hasta un punto delante de la Academia de Policía, en poder jordano. Una vez se lograra abrir una brecha, el Bata-



Uzi SMG

Calibre 9 mm
longitud (culata extendida) 64 cm
Peso (cargado, 25 cartuchos) 4,1 kg
Cargador de 25, 32 o 40 cartuchos
Sistema de funcionamiento: por retroescape
Velocidad de tiro, (cíclica) 600 disparos por minuto
Velocidad inicial 400 m por segundo

VANGUARDIA DE LAS FUERZAS ARMADAS ISRAELIES

Las Fuerzas Armadas de Israel sufrieron un bajón muy notable después de la desmovilización del Ejército de la Independencia en 1949. El 7 de diciembre de 1953, el general Moshe Dayan fue nombrado jefe del Estado Mayor. Dayan creía que una unidad de combate de élite necesitaba inspirar confianza a la infantería corriente. En consecuencia, formó una fuerza antiguerrillera pequeña, pero altamente cualificada, denominada Unidad 101 con la formación más perfecta del Ejército, el Batallón Paracaidista. La combinación del espíritu agresivo de la Unidad 101 y la rigurosa disciplina de los paracaidistas, dio lugar a una magnífica máquina militar. Su jefe innovador, Ariel Sharon, utilizaba el creciente espíritu de cuerpo de la fuerza para ejecutar tácticas temerarias de alto riesgo que aprovechaban con astucia las debilidades de sus adversarios árabes. Las incursiones nocturnas se hicieron normales para evitar el fuego preciso de los francotiradores árabes, y sacar ventaja de la aversión del enemigo al combate cuerpo a cuerpo en la oscuridad. Los éxitos de los paracaidistas hicieron que las Fuerzas de Defensa israelí les emularan y Dayan dio la orden de que todos los oficiales deberían seguir el entrenamiento paracaidista. En 1956 la Unidad Paracaidista básica fue ampliada a una brigada, y la Guerra de los Seis Días fue testigo de al menos tres brigadas de paracaidistas en acción.

llón 28.° se introduciría para avanzar hacia las murallas de la Ciudad Vieja.

Se recibiría algún apoyo de los carros agregados a la Brigada de Jerusalén, pero los paracaidistas tendrían que abrirse paso luchando a través de una imponente serie de obstáculos, sólo con apoyo mínimo, antes de que el ataque llegara a su punto culminante.

El Cuartel General de la Brigada preparó urgentemente el asalto. Se lanzaría tan pronto como fuera posible, pero tal como resultó después, los batallones no estarían listos hasta las 02,15 horas del día 6. Los sirvientes de los morteros de 81 mm eran unos de los más afectados, puesto que las granadas que necesitaban tardaban mucho en llegar. Estaban ansiosos por empezar la corrección, pero no podían arriesgarse a quedar sin munición. Algunas unidades se perdieron al tratar de hallar su posición en la línea, y las granadas jordanas que caían al azar, producían bajas. Además el segundo jefe de la Compañía B del 7.° Batallón, por equivocación, había agregado sus hombres a un convoy de autobuses que llevaba los morteros hacia adelante y con ellos iba todo el material de transmisiones del Batallón. Pero, de todas formas, a las 02,15 horas del 6 de junio todo estaba dispuesto y comenzó la preparación artillera.

Con los edificios del costado jordano saltando entre explosiones y trayectorias de trazadoras recortándose en la oscuridad, las primeras secciones israelíes se aproximaron a las posiciones jordanas. Lanzaron cargas bangalore debajo de las alambradas y con rapidez se tiraron al suelo. El 7.° Batallón encontró dificultades en su sector; las cargas bangalore no explosionaban y después de abrir las primeras brechas surgieron otros obstáculos en la alambrada. Los retrasos hicieron que los hombres que avanzaban para explotar el éxito de la primera brecha produjeran apelotonamientos y los soldados apiñados podrían haber sido muy vulnerables a las granadas jordanas. Finalmente se consiguió abrir paso y los oficiales condujeron a sus secciones a la siguiente fase del asalto.

Una vez se hubo pasado la alambrada, el 66.° Batallón iba a avanzar hacia el norte a través de la Academia de Policía, tomando la importante posición de



Paracaidista, Brigada Paracaidista n.° 55, Jerusalén, 1957

Este paracaidista utiliza una chaqueta de instrucción verde oliva sobre el uniforme mimetizado de modelo francés. Otros elementos de origen extranjero son: un casco de paracaidista inglés y una herramienta para abrir trincheras, americana, en una bolsa de lona. El armamento consiste en un fusil FN FAL de 7,62 mm —similar al SLR inglés.



CONFLICTO EN LA CIUDAD SANTA

El general Uzi Narkiss era el jefe del mando central del ejército israelí y jefe de las fuerzas israelíes en Jerusalén:

«Dos semanas antes de la Guerra de los Seis Días, el mando central recibió prioridad tres. Al mando sur se le dio prioridad uno contra Egipto, mientras que la prioridad dos fue para el mando norte contra Siria. Así, la defensa de Jerusalén, de la cual yo era personalmente responsable, fue confiada a una sola brigada con otra mantenida en reserva.

»Nadie tomaba en serio el frente jordano, pero yo sí me preocupaba a causa de nuestra falta de equipo. Teníamos solamente 20 carros —la mayoría Sherman americanos que habían visto sus mejores días en Libia y Egipto en la II Guerra Mundial. Nuestra artillería era de risa —tres cañones de 175 mm, doce cañones de calibre 25, y una compañía de morteros de 125 mm para todo el corredor de Jerusalén.

»En mi opinión, el ejército jordano era el mejor y todavía lo es entre los ejércitos árabes. Había tres brigadas de infantería y dos brigadas acorazadas en la zona del valle del Jordán. Habría costado sólo ocho horas trasladarlas a Jerusalén.

»Cualquier cosa concerniente a Jerusalen tiene cientos de aspectos políticos. Un acontecimiento enseguida es conocido y genera reacciones en todo el mundo. La razón principal de una lucha tan intensa, creo que fue que, lo que estaba en disputa era Jerusalén, tanto para un bando como para el otro. Los árabes necesitaban defender Jerusalén; pero nosotros estábamos determinados a tomar la ciudad.»





Arriba: el subfusil ametrallador Uzi de 9 mm fue distribuido abundantemente entre los israelíes en Jerusalén. Diseñado por Uziel Gal y construido por primera vez en 1951, el Uzi es ampliamente aceptado como el subfusil ametrallador existente más eficaz. Su cómoda culata abatible lo convierte en un arma ideal para el personal aerotransportado. Derecha: el general Uzi Narkiss con Moshe Dayan, ministro de Defensa israelí, a su izquierda, andan por la Ciudad Vieja hacia el Muro (de las Lamentaciones) occidental después de la derrota de los jordanos. Abajo: paracaidistas israelíes se protegen del fuego de los francotiradores jordanos en su movimiento hacia el interior de la zona de la Ciudad Vieja. Detrás de ellos está el histórico jardín de Getsemaní.

la Colina de la Munición, mientras que el 71.º Batallón se iba a trasladar a través del área de Sheikh Jarrah y la Colonia americana hacia Wadi El-Joz. Los hombres del 66 sabían que se encontrarían con enormes dificultades. La Colina de la Munición era un punto vital, y la propia Academia de Policía estaba bien fortificada. Los paracaidistas iban muy cargados, llevando cargadores extras para sus subfusiles ametralladores Uzi y bolsas de costado llenas de granadas de mano. En algunos casos, les era imposible levantarse cuando se caían, y en una trinchera israelí estrecha, las tropas se vieron detenidas porque su equipo era demasiado abultado para pasar por ella.

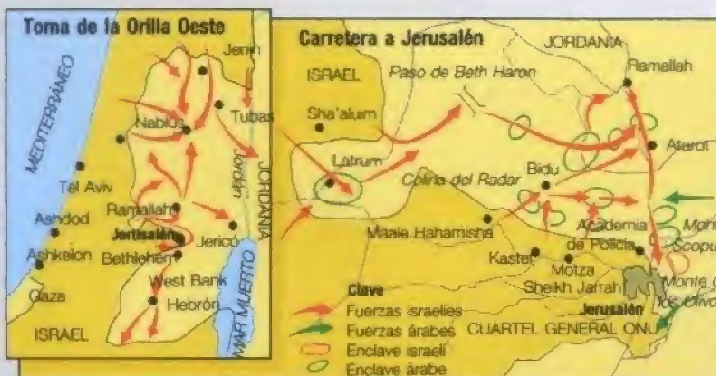
Proyectores gigantes alumbraban las paredes blancas de la Academia de Policía, de repente se encendieron bengalas jordanas sobre este escenario. Casas que ardían hacían que la oscuridad que les rodeaba pareciera incluso más impenetrable y las explosiones constantes de las granadas, de los carros, morteros y proyectiles de artillería del calibre 25 proporcionaban un telón mortífero. Era imposible ver exactamente de dónde procedía el fuego de las armas portátiles enemigas. Si se descubría una trinchera o un asentamiento de armas podía ser atacado y barrido, pero la prioridad principal era seguir presionando hacia los objetivos importantes. A pesar del peso de sus equipos y del fuego, los hombres del 66.º Batallón siguieron avanzando.

Primero la Compañía A se introdujo en la Academia de Policía abriéndose camino a través de una verja para ganado situada al exterior. Los largos pasillos del interior estaban completamente oscuros. Grupos de cuatro hombres desalojaban las habitaciones, dos lanzando una granada al interior y luego rociando la habitación con fuego, mientras los otros dos se trasladaban a la puerta de la habitación siguiente.

Batalla por Jerusalén

Brigada Paracaidista n.° 55, junio 1955

A las 11,00 horas del 5 de junio de 1967, la aviación y artillería jordana empezaron a atacar objetivos en Israel. Los israelíes, enfrentados al problema de defender el corredor a Jerusalén contra el avance jordano, desplegaron una brigada acorazada para asegurar las tierras altas al norte del corredor. Con el flanco norte seguro, la Brigada Paracaidista n.° 55 empezó su ataque sobre Jerusalén, entrando en la Ciudad Vieja en las primeras horas del 7 de junio. Mientras tanto, las fuerzas israelíes desalojaban el resto de la orilla oeste y aquel atardecer se acabaron las hostilidades entre Israel y Jordania.

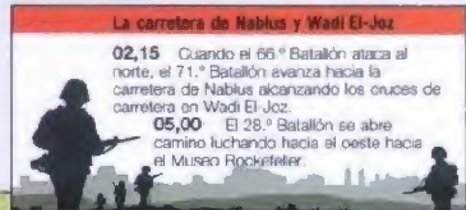


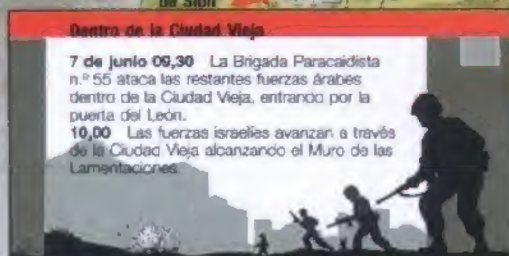


Clave
28.° Bón., 55.ª Bda. Parac.
66.° Bón., 55.ª Bda. Parac.
71.° Bón, 55.ª Bda. Parac.

Clave Ammunition Hill
Cía. A, 66 Bón.
Cía. B, 66 Bón.
Cía. C, 66 Bón.
Carros
Defensas árabes

Ammunition Hill
1
A Ramallah
Academia de Policía
Hotel Ambassador
Jerusalén
2
Monte Scopus
Hospital Victoria Augusta
CIUDAD NUEVA
Calle Saladín
Wadi El-Joz
Carretera Nablus
Museo Rockefeller
Fuerzas combinadas
3
Puerta Mandelbaum
Puerta Nablus
Puerta Herod's
Puerta Lion
Calle Sulimán
CIUDAD ANTIGUA
Muro de las lamentaciones
4
Puerta Jaffa
Monte del Templo
Monte de los Olivos
Hotel Intercontinental
Puerta de Sión
Ras el Amud
A Jericó





Monte Scopus y el Monte de los Olivos

Las fuerzas israelíes al sur del enclave israelí en Monte Scopus se preparan para tomar el hospital Augusta Victoria.
21,40 El ataque es cancelado.
7 de junio Los jordanos se retiran y la posición es ocupada.



Al haber tomado la Academia, la Compañía A se dirigió al hotel Ambassador con la Compañía D; las Compañías B y C se trasladaron hacia la Colina de la Munición. En las trincheras y los bunkers era a menudo muy difícil distinguir el enemigo del amigo y la lucha se hizo todavía más confusa por los francotiradores jordanos desde las colinas al norte.

Llegaron los carros de apoyo, pero necesitaban protección de infantería contra los bazocas y cañones sin retroceso. Pronto, los paracaidistas hubieron vaciado los cargadores de repuesto que habían llevado con ellos y tuvieron que rellenar cargadores a mano desde las cajas de munición —una tarea que parece sencilla pero agotadora bajo el fuego. Pero, gradualmente, la Colina fue desalojada y el último de los llamados «gran bunker» se tomó a las 05,15.

Mientras tanto, el 71.° Batallón estaba hallando dura resistencia en su ataque. Habiendo tenido los mayores problemas en reunirse para el asalto, este Batallón también tuvo dificultad en hallar su itinerario una vez que se encontró en las líneas jordanas. La dificultad para hallar la carretera en la oscuridad, con sólo fotografías para guiarlos, vino aumentada por la necesidad de desalojar posiciones jordanas ocultas. Los israelíes empezaron desalojando la zona entre la frontera y la carretera de Nablus, lanzando granadas de mano dentro de los asentamientos y trasladándose con cuidado a lo largo de los bordes protegidos de las calles, y tuvieron un golpe de suerte cuando los defensores jordanos de la calle que conduce a Wadi El-Joz fueron pillados por sorpresa. Una compañía de paracaidistas se movió rápidamente calle abajo para establecerse en posición en esta importante intersección.

Aunque el avance iba por lo general bien, las armas de apoyo jordanas pronto localizaron la zona de reunión de los israelíes y los sirvientes de los morteros así como los de los cañones sin retroceso sufrieron bajas cuando el fuego de la artillería empezó a concentrarse sobre ellos. Por las brechas abiertas en las defensas de la línea del frente pronto cruzaron los heridos procedentes de la lucha.

Los recursos médicos de la Brigada se estaban agotando peligrosamente por el aumento de bajas en los batallones atacantes y entre las unidades de apoyo que estaban bajo el fuego de la artillería.

Una ametralladora pesada en particular había causado un gran estrago cuando barrió con fuego las brechas antes de que lograran ponerla fuera de combate con un bazoca.

Entre balas silbando y granadas estallando alrededor de ellos, los hombres del 28.° Batallón comenzaron el asalto poco después de que el 71.° Batallón hubiera atravesado la brecha. Una granada hirió al segundo jefe de la Compañía D, mientras que hubo importantes bajas de oficiales cuando un proyectil jordano del calibre 25 alcanzó la plana mayor del Batallón. Después de una espera aparentemente interminable, se hizo el alba antes de que los primeros elementos del 28.° Batallón hubiesen atravesado al lado jordano de la alambrada, y entonces tuvieron que abrirse camino combatiendo hacia el sur.

El combate a la luz del día demostró, en algunos casos, ser peor que el combate de noche. Ahora, los francotiradores podían hacer fuego sin que el fogonazo de sus fusiles delatara sus posiciones, y los observadores de la artillería jordana tenían una mejor visión de los acontecimientos. Se suponía que algunos de los distritos a través de los que los hombres del 28 se movían habían sido desalojados, pero los israelíes pronto descubrieron que las tropas enemigas se podían infiltrar fácilmente de nuevo en sus posiciones. El edificio del Consejo Musulmán tuvo que ser desalojado tres veces para asegurarse de que un disparo aislado o una granada lanzada con precisión no se cobraría su tributo entre los israelíes que avanzaban.

A la Compañía C se le dio la misión de trasladarse calle Saladin abajo pero, ante la imposibilidad de identificar adecuadamente la zona, bajó por la carretera de Nablus. Aquí los paracaidistas tuvieron que despejar con rapidez el edificio del IMCA, desde el cual venía un fuego considerable. Al introducirse en él con precaución encontraron la mayor parte del mismo vacío, hallando solamente la base de un montaje de ametralladora. De repente fue tiroteada la escuadra que estaba investigando la situación y los hombres heridos. El tiempo era demasiado corto para malgastarlo sólo en un obstáculo, y una lucha cuerpo a cuerpo habría producido más bajas. La escuadra se retiró y un carro de apoyo lanzó dos granadas en los pisos superiores; el avance continuó.

Alrededor de las 06,00, hubo una tregua y a los hombres del 28.° Batallón se les dio un alto. Este fue un momento espantoso a causa de que el riesgo de las balas de los francotiradores, o una salva de arti-



Abajo: un penacho de humo se levanta sobre las posiciones jordanas bajo ataque, en Jerusalén.

TORPEDOS BANGALORE

En 1912 se hicieron pruebas en Bangalore, India, para descubrir métodos eficaces de romper alambre de espino. Uno de los inventos fue del capitán MacClintock de los Zapadores y Minadores de la India. Consistía en un tubo de conducción de agua de 5,5 m de longitud rellenado con 27 kg de dinamita; su torpedo tuvo tanto éxito que los espectadores se libraron por suerte de no volar con el alambre. Versiones modificadas del arma de MacClintock fueron utilizadas con mucha frecuencia por los zapadores en las trincheras durante la I Guerra Mundial, pero desde entonces su uso había decaído. Un torpedo Bangalore moderno típico consta de un tubo ligero de acero de 1,8 m de longitud y 38 mm de diámetro, rellenado con 1,8 kg de explosivo amonal. Dotados de pinzas con cierre a muelle en ambos extremos, los tubos pueden unirse uno al otro para formar una carga alargada que penetre hasta el extremo más alejado del obstáculo. La cabeza del torpedo tiene forma cónica para evitar que el arma se agarre en el alambre al ser empujada. Una vez se ha deslizado en su posición, los tubos conectados del torpedo se hacen explosionar por medio de un detonador eléctrico fijo al extremo de la sección final. Los paracaidistas israelíes en Jerusalén unieron las secciones y entonces las transportaron, un hombre para cada sección, hasta la alambrada. Pero hubo varios problemas: si un hombre tropezaba o era alcanzado por la metralla, por ejemplo, las secciones se partían y había que volverlas a montar con toda rapidez. Otra dificultad fue que los torpedos fallaban frecuentemente o detonaban justamente cuando los hombres los trasladaban para emplazarlos.



llería bien centrada era mayor que nunca. Entonces el avance empezó de nuevo con más apoyo de carros. La tarea principal ahora era llegar hasta el Museo Rockefeller, un edificio nuevo, imponente, que dominaba las vías de acceso al borde septentrional de la Ciudad Vieja. El estampido de los cañones de los carros al hacer fuego entre los edificios altos casi dejaba sordos a los paracaidistas. A los paracaidistas les fue también difícil comunicarse con las tripulaciones de los carros porque los cables de los teléfonos de campaña habían sido cortados por la metralla. Pero a pesar de sus problemas, los carros fueron un gran éxito, ya que desviaban el fuego dirigido a los hombres a pie y hacían que los defensores jordanos se lo pensaran dos veces antes de abrir fuego a corta distancia.

Para las 09,00 horas, la Brigada n.° 55 había actuado con brillantez. Todos sus objetivos estaban asegurados y el escenario para un posterior avance estaba preparado. Se había establecido una línea desde la Colina de la Munición en el norte a través de Sheikh Jarrah, el hotel Ambassador, y bajando hacia Wadi El-Joz, que establecía contacto con las pendientes del Monte Scopus y prometía una liberación

EL EJERCITO ARABE JORDANO

Cuando el Ejército Arabe jordano cruzó la frontera israelí en 1967, muchos de los soldados recordarían el ataque a Jerusalén llevado a cabo por sus predecesores, la Legión Arabe de Transjordania, casi 20 años antes. Después de la guerra, la Legión Arabe había sido incrementada hasta 10.000 hombres en previsión de una guerra posterior con Israel y para mantener el orden dentro del estado ensanchado. Originalmente, la Legión Arabe, una fuerza reclutada casi exclusivamente entre las tribus beduinas, recibió un influjo sustancial de los palestinos educados después de 1948. Sin embargo, se confirmaron las dudas en cuanto a su lealtad respecto al rey Hussein, cuando una brigada recientemente formada en la que figuraban muchos palestinos se vio envuelta en un golpe frustrado. Consciente de que el ejército se le estaba escapando de las manos, Hussein hizo cambios radicales en marzo de 1956. Despidió a todos los oficiales ingleses y cambió el nombre de la fuerza a Ejército Arabe Jordano. Se implantó una rigurosa selección política de los reclutas, y los beduinos de nuevo volvieron a predominar entre la tropa. Los palestinos retenidos a causa de su destreza fueron estrechamente supervisados, con sueldos importantes y privilegios para conseguir su lealtad. En la época de la Guerra de los Seis Días de 1967, el ejército era una fuerza de 50.000 hombres

Izquierda: tropas del Ejército Árabe Jordano esperan impacientemente para cruzar la frontera al interior de Jerusalén. Debajo: paracaidistas israelíes en la Ciudad Vieja suben las escalinatas del Templo del Monte hacia la Cúpula de la Roca.

inminente de la guarnición sitiada; mientras, en el sur, la captura del Museo Rockefeller ofrecía la posibilidad práctica del asalto a la Ciudad Vieja. Ciertamente, los paracaidistas del 28.° Batallón se habían instalado en el hotel Rivoli, enfrente de la Puerta de Herodes, y cuando no estaban luchando con los defensores de las murallas de la Ciudad Vieja, podían probar las delicias de las cocinas del hotel y tomar un baño.







Arriba: dentro de los estrechos confines de la Ciudad Vieja, la metralla de la artillería y granadas de mortero jordanos causaron un alto nivel de bajas entre la fuerza de asalto israelíes. Izquierda: dos israelíes, agotados por las horas de dura batalla, aprovechan la ocasión para comer y meditar acerca de sus experiencias.

Las bajas sufridas por la brigada habían sido enormes —pero el éxito había sido inmenso. Gur visitó las tropas en el Museo Rockefeller. Aunque muchos no tenían experiencia previa de una lucha real, se dio cuenta de que ya se estaban comportando como veteranos: sabían exactamente de dónde podía provenir el fuego enemigo, y dónde hallar el sitio más seguro para sentarse y descansar.

Los Batallones fueron muy castigados, pero no faltaron voluntarios para reemplazar a los muertos o heridos. Los sirvientes de los morteros y cañones contra-carro estaban ahora deseosos de ocupar la primera línea —les atraía especialmente la entrada a la Ciudad Vieja. La moral estaba por lo alto y Gur se preparaba para trasladar el 66 más al sur para otro día de combate.

Narkiss, desesperado por acabar de una vez y entrar en la Ciudad Santa, ordenó a Gur que redujera el último baluarte jordano en la región, el hospital Augusta Victoria en las alturas del Monte Scopus, para luego preparar el envolvimiento de la Ciudad Vieja. Los planes para el asalto se hicieron con toda rapidez y se decidió esperar hasta después de las 19,30, al caer la noche, para atacar.

El asalto al hospital Augusta Victoria tuvo un mal principio, cuando estando varios soldados cerca de los muros de la Ciudad Vieja se les hizo fuego desde allí; y luego, a las 21,40, Gur fue informado de que 40 carros Patton del ejército jordano que habían sido localizados en el lado opuesto de la pendiente iban a atacar a sus hombres. Gur no podía arriesgarse al asalto con sólo el apoyo de cuatro Shermans. Decidió esperar al día siguiente en que se podría solicitar apoyo aéreo.

Al fin Gur recibió la orden que tanto deseaba: se le dijo que tomara la Ciudad Vieja

El plan de Gur era atacar sobre las 11,30 horas del día 7 de junio, a cuya hora la Fuerza Aérea israelí habría dispersado los Patton. El alto mando israelí, no obstante, decidió que el ataque se llevara a cabo mucho más temprano, a las 08,30. De nuevo se produjo una carrera contra reloj para adaptar las operaciones al nuevo horario, pues el ataque iba a montarse desde el Monte Scopus y desde el otro lado del valle del Cedrón.

De haberlo sabido los israelíes, no hubieran sido necesarios tales preparativos urgentes. Lejos de poder aportar un sustancial refuerzo acorazado, el general Ata Ali había quedado completamente desconectado al haberle sido cortado, por los éxitos israelíes, las vías norte y sur y haber sufrido los devastadores ataques de la Fuerza Aérea israelí a los convoyes jordanos. Sus tropas comenzaron una hábil retirada durante las primeras horas del 7 de junio.

A las 08,04, justo el momento anterior al previsto para iniciar el ataque, Gur recibió al fin la orden que tanto deseaba: se le dijo que tomara la Ciudad Vieja. Inmediatamente, después de los ataques aéreos sobre la cresta Augusta Victoria, sus hombres la asaltaron y a las 09,30 pudo dar a sus hombres la orden histórica de que el tiempo de espera había acabado.

La entrada en la Ciudad Vieja iba a efectuarse a través de la Puerta del León, que era la única capaz de que a su través entraran los carros. Gur en persona encabezó la entrada a la Ciudad Vieja y sus tropas solamente encontraron ligera resistencia por parte de francotiradores aislados. Alrededor de las 10,00 horas alcanzó el Muro de las Lamentaciones. La Brigada n.° 55 había conseguido una victoria que nadie en Israel olvidaría jamás.



HMS WARSPITE

Al estallar la II Guerra Mundial el HMS *Warspite* había estado en servicio en la Marina Real al menos durante un cuarto de siglo como el barco número 4 de la clase «Queen Elizabeth»; fue botado en noviembre de 1913, y después de las pruebas de mar, estuvo listo para la guerra en mayo de 1915. El *Warspite* fue asignado a la gran flota durante la mayor parte de la I Guerra Mundial y luchó formando parte de la fuerza del vicealmirante Beatty en la batalla de Jutlandia en mayo de 1916.

Durante el período entre guerras, el acorazado fue modificado en dos ocasiones distintas para mantenerse al ritmo de los acontecimientos en el campo de la tecnología naval.

Para 1939, el armamento principal del *Warspite* consistía en 8 cañones de 15 pulgadas en cuatro torretas y 8 cañones de 6 pulgadas; 8 cañones antiaéreos de 4 pulgadas, 32 cañones del dos y 16 de 0,5 pulgadas.

Entre 1939 y 1945, el *Warspite* ganó 13 batallas más a añadir a la ganada en 1916. Después de la batalla en Narvik, en abril de 1940, se convirtió en el buque insignia del almirante Cunningham en el Mediterráneo y tomó parte en las acciones de Calabria y en Matapán.

Dañado gravemente durante la evacuación de Creta en mayo de 1941, sufrió reparaciones en los Estados Unidos antes de volver al Mediterráneo en 1942. El *Warspite* continuó apoyando los desembarcos aliados en Europa y aunque casi hundido en una ocasión, permaneció en servicio hasta últimos de 1945.

En la parte superior, la insignia del HMS *Warspite*.

HMS WARSPITE

La gran señora de la Marina Real, el HMS *Warspite*, venció a la flota italiana en la batalla del cabo Matapán en el Mediterráneo oriental

Al oscurecer del día 28 de marzo de 1941, la flota inglesia del Mediterráneo, compuesta de tres acorazados, un portaaviones, cruceros y destructores de apoyo, se dirigía hacia el sudoeste del cabo Matapán en el Mediterráneo oriental. El comandante en jefe, almirante Sir Andrew Browne Cunningham, DSO, GCB, estaba en el puente de mando de su buque insignia, el acorazado HMS *Warspite*. En línea al frente a babor estaban el acorazado HMS *Valiant*, el portaaviones HMS *Formidable* y el tercer acorazado HMS *Barham*.

Cunningham tenía una única ambición: derrotar a la flota italiana por el medio que fuera. Había sacado su flota de Alejandría al atardecer del 27 de marzo, después de recibir aviso de una salida italiana contra Creta. Las fuerzas inglesas utilizaban la isla de Creta como puesto de estacionamiento para reforzar Grecia, y los italianos esperaban interceptar o al menos detener los convoyes que llevaban tropas y equipos desde Egipto a Grecia. Cunningham ordenó al vicealmirante Pridham-Wippell que concentrara su fuerza, formada por cuatro cruceros y cuatro destructores, al sur de Creta y esperara acon-



tecimientos, mientras él llevaba el grueso de la flota a la zona.

Con las primeras luces del 28 de marzo, el *Formidable* había lanzado el primero de una serie de aviones de reconocimiento, y tanto los aviones del portaaviones como los barcos de Pridham-Wippell pronto informaron divisar barcos enemigos. Aunque los ingleses todavía lo ignoraban, se habían encontrado con el acorazado rápido *Vittorio Veneto* y dos escuadrones de cruceros totalizando ocho barcos. Para las 12,30 horas Pridham-Wippell, en el HMS *Orion*, se había unido a la fuerza principal y estaba claro para Cunningham que si los bombarderos lanza-torpedos del portaaviones no detenían a los italianos, había pocas posibilidades de llevarlos al combate antes de que alcanzaran aguas propias.

Cunningham era conocido por su «andar de tigre enjaulado» caminando arriba y abajo en el estrecho puente del almirante, justamente debajo del puente de mando. Pasó la mañana escuchando la serie de informes que enviaban los barcos y aviones de la flota. De vez en cuando entraba en el cuarto de derrotas, donde su estado mayor estaba situando los movimientos tanto de barcos propios como enemigos. A las 15,10 horas uno de los aparatos del portaaviones informó que se había obtenido un impacto de torpedo sobre el acorazado italiano, pero estaba claro que la velocidad del *Vittorio Veneto* solamente había disminuido ligeramente. Todavía convencido de que se podía llevar a los italianos al combate, Cunningham había ordenado otro ataque aéreo, y justo cuando el sol se estaba poniendo, alrededor de las 19,30, llegaron las agradables nuevas de que un torpedo de un bombardero había penetrado el denso fuego antiaéreo y alcanzado a un crucero pesado de la clase *Zara*.

A bordo del *Warspite*, la pregunta que se hacían era si arriesgarse a una acción nocturna para hundir al crucero dañado, o esperar a la luz del día. Cunningham casi estaba decidido a atacar, pero consultó a su estado mayor. Cuando le señalaron los riesgos y la incertidumbre de una acción nocturna, se dice que el diminuto Cunningham contestó secamente: «sois un puñado de canallas. Voy a cenar ahora, y después veré si mi moral está más alta que la vuestra». Verdad o no, las palabras reflejan la determinación de «ABC» de no permitir a los italianos que escaparan. A las 21,00 horas, después de que Pridham Wippell obtuvo un contacto radar con un barco estacionario, Cunningham fue al puente de mando y dio una serie de órdenes para poner su flota en línea al frente.

Abajo, izquierda: acorazados ingleses rompen el fuego. Izquierda: un crucero italiano de la clase *Bolzano* bajo el ataque de un torpedo. Abajo: dos cruceros clase *Zara* se dirigen a su destrucción.



Los diversos puestos de control informaron haber divisado los objetivos y que su armamento estaba listo para romper el fuego

Los tres acorazados y el portaaviones dieron un giro de 40° al frente para aproximarse al objetivo. A las 22,00, el segundo en la línea, el HMS *Valiant*, el único barco del escuadrón de combate equipado con radar, detectó un blanco estacionario sólo a 8 millas de distancia a babor. En la oscuridad más completa, los grandes barcos se acercaban cada vez más, reduciendo la distancia a 4 millas y media. Un destructor británico solitario, a babor, se encontraba en la línea de fuego y se le dio una brusca orden de «salirse de allí a toda máquina», mientras Cunningham viraba con sus barcos en ángulo recto.

De repente el jefe del Estado Mayor del almirante, el Comodoro John Edelsten, vio más barcos sin luces cruzando por delante de la flota inglesa. Cuando sonaron las campanas de alarma, las torretas dobles de los cañones de 15 pulgadas giraron a una nueva dirección. Por unos momentos, el puente del *Warspite* estuvo en silencio, escuchándose sólo el chapoteo del agua y el zumbido de los motores. Entonces, los diversos puestos de control informaron que ellos también habían divisado los objetivos y que tenían su armamento listo para romper el fuego. Justo antes de que el capitán del *Warspite* diera la orden de abrir fuego, el destructor *Greyhound* encendió su proyector, iluminando a dos cruceros pesados italianos.

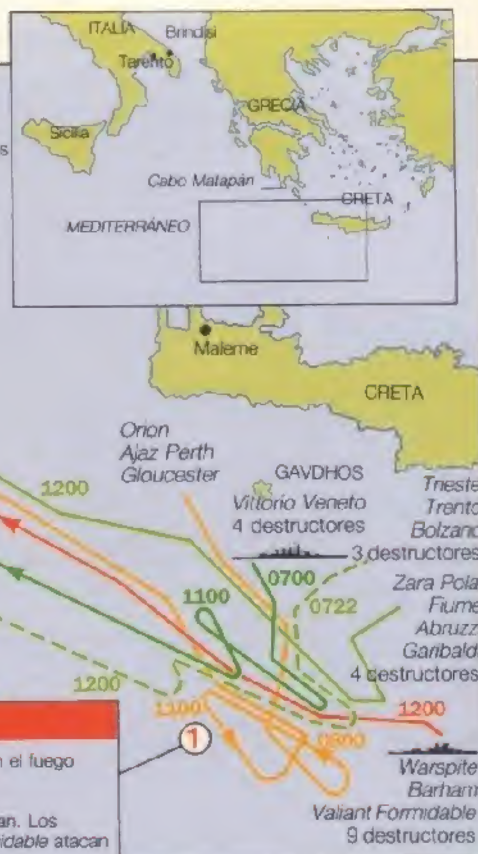
Cunningham, más tarde, recordaba lo sucedido a bordo del *Warspite* antes de que los cañones rompieran el fuego:

«El silencio era mortal, un silencio que casi se podía tocar, se oían solamente las voces del personal de mando de las piezas apuntándolas al nuevo objetivo. Se podían escuchar las órdenes repetidas en la torre de dirección y encima del puente. Mirando al frente se veían las torretas girar y quedarse quietas cuando los cañones de 15 pulgadas apuntaron a los cruceros enemigos.»

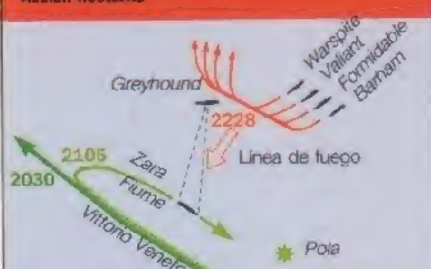
Momentos más tarde el armamento principal del barco estaba apuntando a dos objetivos desde una distancia no mayor de 3.500 m. Se rompió el fuego

Matapán
28 de marzo de 1941

Siguiendo los informes de la RAF acerca de las unidades navales italianas operando al sur de Creta, el escuadrón de combate del almirante Cunningham se hizo a la mar. El enemigo fue interceptado al exterior del cabo Matapán y en el combate subsiguiente fueron hundidos 3 cruceros italianos.



Acción nocturna



19,30 *Pola* alcanzado por un torpedo.
21,05 *Zara* y *Fiume* regresan a auxiliar al *Pola*.
22,28 Los proyectores del *Greyhound* localizan cruceros italianos y la fuerza de Cunningham rompe el fuego. Son hundidos el *Zara*, *Fiume* y *Pola*.

Combate por la mañana

1

07,22 Los cruceros italianos rompen el fuego sobre el escuadrón de cruceros de Pridham-Wippell.
11,27 Los cruceros ingleses se retiran. Los bombarderos lanzatorpedos del *Formidable* atacan al *Vittorio Veneto*.

dos minutos después. El sonido de las campanas de fuego del barco fue seguido por los cegadores fogonazos y los atronadores estampidos de una salva de seis piezas de 15 pulgadas. Un testigo desde el *Warspite* recordaba los barcos italianos que estaban ahora a menos de 3.600 m «como montones de heno».

Los cruceros enemigos eran el *Zara* y el *Fiume*, ambos envueltos en llamas cuando las salvas de los proyectiles de 15 pulgadas cayeron sobre ellos. La distancia era tan corta que los cañones secundarios de 6 pulgadas del *Warspite* también disparaban. Durante los primeros cuatro minutos de la acción el *Warspite* disparó cuarenta proyectiles perforantes de 15 pulgadas y cuarenta y cuatro de alto explosivo de seis pulgadas.

La confusión y el alboroto fueron tan grandes que incluso el testigo no podía ponerse de acuerdo sobre qué barco había disparado a qué objetivo. El capitán Douglas Fisher, capitán del *Warspite*, estaba convencido de que su barco había atacado al segundo crucero *(Fiume)*, mientras que Cunningham y su estado mayor pensaron que estaban disparando al barco de cabeza *(Zara)* y luego habían cambiado de blanco al *Fiume*, dejando al siguiente a popa, el *Valiant*, que acabara con *el Zara*.

Superior derecha: protegido por una escolta, el HMS *Warspite* persigue a la flota italiana hacia el cabo Matapán. A pesar de sus condensadores obstruidos que reducían la velocidad del barco a 20 nudos, el acorazado alcanzó al enemigo durante la noche del 28/29 de marzo de 1941. En un encuentro unilateral, la Marina Real hundió tres cruceros y dos destructores.

EL MEDITERRANEO

Al estallar la II Guerra Mundial, el equilibrio de potencia en el Mediterráneo se inclinaba grandemente a favor de Inglaterra y Francia. Desde sus bases en Gibraltar, Malta y Alejandría, la Marina Real controlaba los accesos y movimientos en el Mediterráneo y, con la flota francesa, estaba lista para cerrar las rutas marítimas por las que navegaban el 80% de las importaciones de Italia. Con excepción de Italia y de la Libia italiana, la mayoría de los países vecinos eran neutrales o estaban en manos aliadas. Bajo tales circunstancias, al líder italiano, Benito Mussolini, le asustaba la idea de iniciar hostilidades y estaba jugando la espera. Después de la conquista de la Europa septentrional por Alemania en 1940, la situación en el Mediterráneo sufrió un cambio dramático: la Marina Real se vio obligada a retirar varios de sus buques clave para dedicarlos a combatir la amenaza de los submarinos alemanes en el Atlántico Norte, debilitándose con ello su presencia en la zona. Inspirado por este cambio favorable de las circunstancias, Mussolini declaró la guerra a Inglaterra y Francia el 10 de junio.
La capitulación de Francia el 22 de junio y la consiguiente destrucción de elementos de la flota francesa por la Marina Real con el fin de evitar su uso por el Eje, debilitó todavía más la posición inglesa en el Mediterráneo, intensificándose la lucha por el control del mar. Ambos contendientes deseaban el dominio del mar; los ingleses para proteger los convoyes desde las colonias del Extremo Oriente, para asegurar el suministro de petróleo del Oriente Medio y para amenazar la parte más expuesta de Europa. Por su parte, las potencias del Eje creían que el control del Mediterráneo permitiría conquistar el Norte de Africa.

Marinero, HMS *Warspite*, 1941

Un miembro de uno de los equipos de sirvientes de los cañones antiaéreos del HMS *Warspite;* este marinero transporta un proyectil antiaéreo. Su vestimenta es típica de la utilizada por los sirvientes de los cañones navales ingleses durante la II Guerra Mundial y consta de un abrigo de tres cuartos (sobre el que va un chaleco salvavidas) y pantalón bombacho introducido dentro de las botas Wellington. Además del casco, estos marineros usaban una capucha de amianto antillama para protegerse de las llamaradas producidas por la ignición de la pólvora.



Sea cual sea la verdad del asunto, los resultados fueron devastadores. Cunningham, por sí mismo, recordaba haber visto «torretas enteras y otros restos saltando por los aires y precipitándose al mar». En unos minutos los barcos fueron «antorchas ardientes de proa a popa.» El suboficial de señales a bordo del *Warspite* recordaba los últimos segundos antes de que comenzara el fuego; el capitán Fisher le había ordenado que señalara el combate nocturno con su lámpara Aldis, pero, antes de que pudiera empezar la señal, Cunningham llegó al puesto de mando y dijo: «nada de señales, dispara».

El mismo suboficial fue lanzado sobre la mesa de cartas por el rebufo de la primera salva de 15 pulgadas del *Warspite*. Después que se recuperó, miró hacia el lado contrario del combate y vio siluetеado por uno de los proyectores del barco, lo que parecía ser otro barco italiano, así que gritó los datos de puntería: «verde 60, crucero enemigo». Afortunadamente Cunningham, que se hallaba cerca, echó una mirada rápida y dijo «no seas idiota. Es el *Formidable*».

El comandante en jefe era bien consciente de los riesgos inherentes a una acción nocturna y había ordenado previamente a su portaaviones que se saliera de la línea de combate para reducir el riesgo de verse envuelto en la acción. Sin embargo, el destructor HMS *Havock* tuvo una salida más afortunada, cuando fue horquillado por una salva de proyectiles de 15 pulgadas, antes de ser identificado como amigo.

Un poco después de las 22,30 horas se localizó e atacó a los destructores italianos, y Cunningham ordenó a sus propios destructores que los hundieran. A las 22,45 se vio al sudoeste fuego de cañón y bengalas de iluminación y poco después se ordenó al escuadrón de combate inglés y a todas las unidades que no estaban combatiendo, que se retiraran al noreste para reducir la confusión y dejar mano libre a los destructores en el ataque al enemigo.

Mientras el *Warspite* y los otros buques pesados se alejaban de la acción, los destructores daban caza a todos los barcos italianos que podían encontrar. El barco australiano HMAS *Stuart* hundió al *Alfiere*

ACCION NOCTURNA

El éxito de la Marina Real en Matapán se debió a la orden del Almirante Cunningham de perseguir a la flota italiana cuando se retiraba bajo la protección de la oscuridad. No fue una decisión tomada a la ligera; las acciones nocturnas en el mar estaban consideradas muy peligrosas.

Al principio de la guerra, muchos de los barcos de la marina estaban muy poco equipados para la lucha nocturna. Pocos llevaban radar, y aquellos que los tenían solamente podían identificar a otro navío hasta una distancia de 12.000 yardas, una distancia completamente dentro del alcance de una andanada. Uno de los problemas más serios era que dos barcos del mismo bando podían chocar entre sí o romper el fuego uno sobre el otro en la creencia de que estaban atacando al enemigo. La identificación visual durante la noche era difícil, a menudo confiados en la buena vista y juicio de los hombres de servicio de vigilancia. A pequeñas distancias se utilizaban los proyectores para localizar los objetivos. La oscuridad también favorecía al enemigo, el cual, aprovechándose de una caza confusa, podía quitarse de encima a sus perseguidores mediante un cambio repentino de curso o de velocidad. También era posible volver sobre sus pasos, introducirse entre la pantalla de la otra flota de destructores y lanzar un ataque con torpedos contra sus acorazados vulnerables.

La identificación de objetivos era un problema muy importante para los oficiales de artillería. Aunque la distancia y la orientación se podían obtener con el radar, era difícil localizar los puntos de caída de los proyectiles y corregir un desvío. A este respecto, la utilización por los ingleses de pólvora sin llama tenía una ventaja importante: permitía a la Marina Real hacer fuego sin ser vista a un enemigo cuyo fuego de cañón iluminaba el cielo nocturno.







y el HMS Havock hundió al *Carducci* alcanzándole con un torpedo y acabando con él con fuego de cañón. Justo después de media noche, el *Havock* informó de lo que parecía un acorazado, y Cunningham en el buque insignia pensó que al fin se podía llevar a la acción al *Vittorio Veneto*. Desgraciadamente, se demostró errónea la identificación por parte del destructor y una hora más tarde el capitán del *Havock* rectificó el informe para decir que era otro crucero pesado.

El objetivo era el infortunado *Pola*, gemelo del *Fiume* y *Zara*. Había sido sin saberlo la causa de la catástrofe pues cuando fue alcanzado por un torpedo del *Formidable* en el ataque al anochecer, el comandante en jefe italiano, almirante Angelo Iachino, había enviado al vicealmirante Cattaneo con dos cruceros más a cubrir su retirada o a remolcarlo. Eran estos cruceros los que habían sido sorprendidos sólo tres horas antes.

Cuando los destructores inglés y australiano apuntaron sus proyectores sobre él, sus tripulaciones presenciaron una escena de confusión total. Muchos marineros llenos de pánico habían saltado por la borda pero el capitán del *Jervis* consiguió poner su barco al costado y coger los hombres que pudo antes de alejarse y disparar una salva de torpedos.

Cubrían el mar grandes manchas de aceite, botes, salvavidas y cuerpos flotando

El hundimiento del *Pola* a las 04,10 del día 29 acabó con la batalla. Patrullas al amanecer, despegadas desde el *Formidable* y desde barcos amarrados en Grecia y Creta revelaron que el *Vittorio Veneto* había escapado durante la noche. Cuando la flota cruzó por el escenario de la batalla, por todas partes se veían evidencias de la derrota italiana: grandes manchas de aceite, botes, salvavidas y cuerpos flotando cubrían la superficie del mar. También había grupos de supervivientes italianos esparcidos pero, bajo la amenaza de los aviones alemanes, era demasiado arriesgado para la flota mediterránea llevar a cabo una operación de rescate a gran escala. En su lugar, se ordenó a un avión que señalara la situación de los botes y salvavidas a los italianos. En total, du-

rante la noche fueron rescatados 900 supervivientes, la mayoría del *Pola*. Un buque hospital italiano salvó otros 150 y una flotilla de destructores griegos encontró otros 110 marineros. Los ingleses no perdieron más que la tripulación de un avión, siendo Matapán una de las victorias navales menos costosas de su historia.

A pesar de los esporádicos ataques aéreos durante la tarde del 29 de marzo, los barcos de Cunningham no sufrieron daños y los cazas del *Formidable* no tuvieron dificultad en salir airosos de la mayoría de los ataques. Los barcos entraron en el puerto de Alejandría en las primeras horas de la tarde siguiente y dos días después Cunningham ordenó a todos los barcos que celebraran un servicio religioso de acción de gracias, siguiendo una tradición establecida por Nelson después de la batalla del Nilo en 1798.

A pesar de la magnitud de la derrota infligida a los italianos, Cunningham era modesto acerca de sus logros. Diez años más tarde, decía: «Apenas fue una batalla —sólo una larga persecución de la flota italiana seguida por dos minutos de una contundente acción nocturna, que fue mucho más un asesinato que otra cosa.

»En el mar siempre ha existido un gran rechazo a las persecuciones nocturnas, puesto que el perseguidor está siempre expuesto a lo que puede ser una serie de peligrosos ataques por parte de las unidades ligeras del enemigo. Los italianos debían saber esto muy bien. Tenían unos 18 destructores y un número considerable de cruceros con los cuales podían haber lanzado un ataque nocturno sobre nosotros. No lo hicieron así, siendo su argumento que era muy peligroso para una flota una persecución nocturna y que los ingleses no lo intentarían. Por tanto, ¿de qué valdría enviar sus fuerzas ligeras a atacar a algo que no existiría?»

El triste espectáculo en Matapán fue causado en parte por la falta de instrucción de la marina italiana en la lucha nocturna. Mientras que los ingleses habían aprendido bien su lección en Jutlandia en 1916 y habían intensificado su instrucción nocturna, los italianos ni siquiera habían introducido el uso de la pólvora sin llama que no producía el fogonazo delator cuando se disparaba un cañón.

Para los italianos, Matapán (o la batalla de la isla de Gaudo, como ellos la denominan) constituyó un golpe amargo y el único consuelo fue la escapada del *Vittorio Veneto*. La muerte del vicealmirante Cattaneo y la pérdida de más de 2.000 hombres, así como tres grandes cruceros y dos destructores aumentó el clima de pesimismo en Supermarina (el cuartel general de la Marina italiana), ocasionado por el ataque a Tarento en noviembre de 1940. Cunningham había demostrado claramente que su flota podía derrotar y superar en maniobrabilidad a las fuerzas italianas mayores en número.



Arriba: el *Warspite* fue muy modernizado en el período entre guerras. El avión supermarine Walrus se utilizó para rescates aéreos y terrestres. Abajo a la derecha: envuelto en nubes de humo denso de una andanada, el *Warspite* efectúa pruebas de mar. Abajo a la izquierda: el *Fiume* junto con el *Pola* y el *Zara* (abajo a la izquierda), eran los cruceros más modernos de la flota italiana a la ruptura de las hostilidades. En Matapán, sin embargo, sus tripulaciones carecían de la experiencia del combate nocturno que permitió a la Marina Real reducir estos buques a chatarra. Centro izquierda: los aviones del portaaviones *Formidable* eran los ojos de la fuerza de Cunningham. Uno logró un impacto directo sobre el *Vittorio Veneto*, orgullo de la marina de Mussolini, con un torpedo.



NAMIBIA

Los primeros colonos europeos en llegar al Africa del Sudoeste, llamada Namibia desde 1968, eran en mayoría holandeses, ingleses y alemanes. Sin embargo, cuando estallaron las guerras tribales en la década de los 80 del siglo pasado Alemania fue la única que protegió a sus súbditos y sus propiedades; hacia 1890 la totalidad del territorio se hallaba bajo control. El régimen germano se caracterizaba por las represalias sin piedad en respuesta a las acciones hostiles de los indígenas. Miles de hotentotes fueron degollados y la tribu de Bantús de Herero fue reducida de 80.000 a 15.000 personas después de unas feroces operaciones de «limpieza».

Los alemanes se rindieron en 1915 a una expedición militar desde la Unión Sudafricana y después de la I Guerra Mundial la Unión recibió todos los poderes administrativos en Africa del Sudoeste al amparo del tratado de Versalles.

En 1946 se propuso que el territorio se convirtiera en una quinta provincia de la Unión Sudafricana. Sin hacer caso de la oposición de las Naciones Unidas, la Unión puso en marcha la propuesta. Finalmente, las Naciones Unidas votaron el final del mandato de Africa del Sur sobre Africa del Sudoeste y en 1968 se bautizó al territorio con el nombre de Namibia. Al pedírsele a Africa del Sur que se retirara de Namibia en 1971, rehusó a hacerlo. Mientras tanto, diversos movimientos nacionalistas habían intentado tomar por la fuerza Namibia de manos de Africa del Sur. En 1965, una incursión de guerrillas armadas al interior de Namibia marcó el principio de un largo conflicto con las Fuerzas Especiales de Africa del Sur que hoy todavía permanece sin resolver.

Arriba: la insignia de las fuerzas especiales de Africa del Sur.

LUCHADORES DE LA SABANA

Los comandos de reconocimiento de Africa del Sur soportan un duro entrenamiento para poder operar en una región hostil



Los comandos de reconocimiento también conocidos como «The Recces», son la élite de las fuerzas defensivas de Africa del Sur. Bien entrenados en guerra no convencional, sus tareas principales son la destrucción de objetivos estratégicos y el reconocimiento, pero tienen muchas especialidades y poseen habilidades que no se hallan entre los miembros regulares de las fuerzas armadas. Los hombres se entrenan individualmente y en pequeños grupos para operar bajo condiciones difíciles y con poco apoyo. Los Recces, al igual que las unidades militares creadas por otras naciones para llevar a cabo tareas difíciles y peligrosas —tales como los boinas verdes españoles, los SAS ingleses, los exploradores Selous de Rhodesia— son una pequeña unidad muy selecta, que escoge solamente los mejores hombres. Para empezar se debe tener vocación, pero, como en todas las fuerzas de élite, sus componentes encuentran verdadera satisfacción por pertenecer a un grupo de hombres que se saben de una calidad excepcional.

Los comandos de reconocimiento se crearon por el gobierno de Africa del Sur para actuar contra enemigos a los que no se puede hacer frente por medios convencionales. Su entrenamiento se orienta hacia el desarrollo de técnicas de infiltración, de reconocimiento y contrasubversión. Las fuerzas especiales de Africa del Sur están organizadas en las ramas naval y militar y, con destacamentos en Durban, Langebaah, Phalaborwa y Pretoria, todas ellas están controladas por la fuerza especial del cuartel general en Voortrekkerhoogte.

El pequeño elemento naval está formado por dos componentes. El elemento transportado en barco se entrena para proteger el embarque naval y comercial mientras está en puerto (el personal aprende el manejo de minas y explosivos y se les instruye en buceo). El segundo componente es un grupo de marines que pueden operar desde barcos y submarinos. Saben, por ejemplo, cómo poner equipos de combate en tierra, en la costa, para obtener información o atacar al enemigo, para más tarde recogerlos en botes neumáticos o dejarles que encuentren el camino a través del país para enlazar con las fuerzas terrestres de Sudáfrica (SA). Las fuerzas navales especiales no tienen entrenamiento paracaidista, pero todos son competentes nadadores de combate.

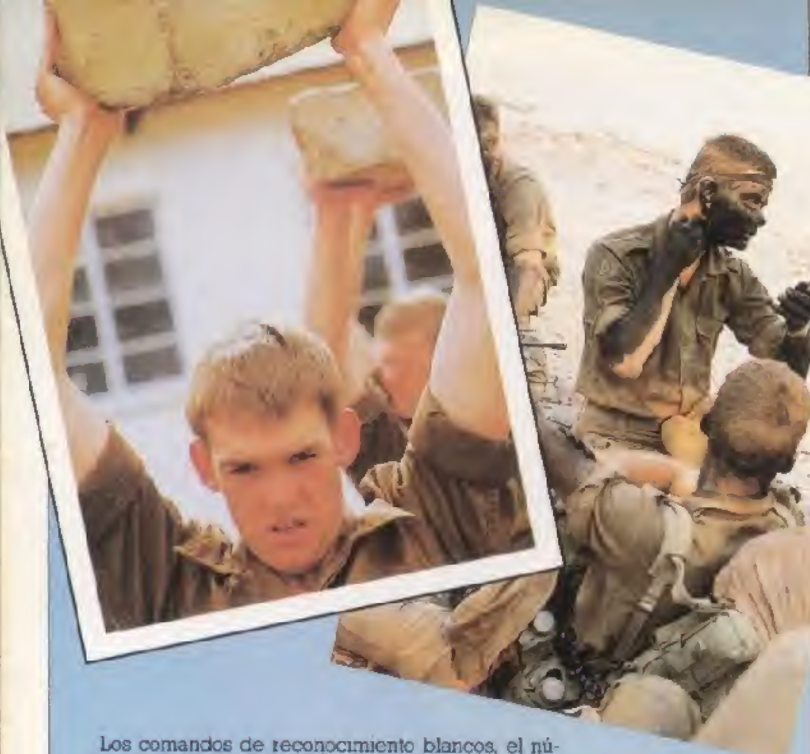
Deben llevar a cabo ochenta flexiones en dos minutos y ocho suspensiones sin parar

El grupo militar más grande está compuesto de una unidad de lucha y entrenamiento altamente adiestrado equivalente a dos batallones, de tropas negras, organizados a base de compañías. Algunos de éstos son ex-guerrilleros del SWAPO, quienes, después de años de fracasos militares, han quedado desilusionados de la causa del nacionalismo africano. Operando en su medio y territorio propio, estos soldados negros son excepcionalmente valiosos para el reconocimiento y la evaluación de las posibilidades del enemigo.

Arriba: Fuerzas Especiales de Africa del Sur saltan desde un helicóptero Puma SA. 330 Aerospatiale/Westland. En la guerra contra las guerrillas del SWAPO que se infiltraban en Namibia, Africa del Sur ha hecho un gran uso de sus fuerzas aéreas para desembarcar tropas en zonas remotas. Algunos de los hombres llevan fusiles de asalto R-4, reconocibles por sus culatas de «esqueleto». Izquierda: un combatiente sudafricano armado con una ametralladora FN MAG de 7,62 mm se prepara para salir.

bién sin parar, carrera de 200 m transportando un hombre en un minuto, cinco km campo a través en 20 minutos y 15 km marcha llevando 30 kg de peso en dos horas. Hay también tests psicométricos para determinar su personalidad, en particular si serán capaces de aguantar el esfuerzo de operaciones prolongadas detrás de líneas enemigas.

Los mozos que superan estos tests, pasan a formar parte de la unidad de formación del núcleo principal de los Recces. La instrucción básica dura 3 meses; consta de un curso de aclimatación individual de cuatro semanas, un curso de selección de una semana, que prueba al aspirante bajo condiciones simuladas de combate y entrenamiento paracaidista. Después de completar el curso preliminar, pasan ocho meses de orientación especial para su misión. Son instruidos en el manejo de minas y explosivos, métodos de demolición, técnicas de emboscada, superviviencia, navegación, vela, táctica de combate, transmisiones y primeros auxilios. La instrucción de armamento abarca las armas propias y las extranjeras y se dedica tiempo a la práctica del enlace con las fuerzas aéreas que operan en su apoyo. Los que fallan en algunas de las etapas —lo que les sucede a un gran número— son devueltos a su unidad o, si son mozos que llegaron directamente a las fuerzas especiales, se envían a cuerpos de servicios técnicos, tales como transmisiones, armamento y material, información o a la policía militar.



Los comandos de reconocimiento blancos, el núcleo de las fuerzas especiales que proporcionan también la mayoría de los oficiales en las unidades negras, son o bien soldados regulares que han sido transferidos desde otras armas, o están reclutados directamente al entrar en el servicio nacional. Deben ser ciudadanos de África del Sur, voluntarios, preferiblemente solteros, venir de una buena situación social, tener buenas dotes de mando potenciales, haber alcanzado un nivel académico aceptable, no tener antecedentes penales, pertenecer a una iglesia reconocida y ser excepcionalmente fuerte y estar en perfecta forma física.

Antes de ser alistados, a todos los mozos se les pregunta si quieren ser voluntarios de las fuerzas especiales. Caso afirmativo, rellenan un cuestionario que revela la profundidad de su vocación y sus cualidades. Si las respuestas revelan que están por encima del promedio física, psicológica e intelectualmente, pasan a una preselección y sufren unos tests rigurosos en los que se elimina a aquellos que son incapaces de alcanzar los altos niveles solicitados. Deben, por ejemplo, llevar a cabo proezas físicas que están por encima de las posibilidades de la mayoría de los jóvenes sin un entrenamiento especial —ochenta flexiones de piernas en dos minutos, cincuenta de brazos sin parar y ocho suspensiones tam-

Arriba a la izquierda: trabajando a tope durante la preparación para sus saltos paracaidistas, un comando de reconocimiento sufre la penosa prueba física de correr por el campo de instrucción sosteniendo una piedra de 25 kg por encima de sus cabezas. Arriba a la derecha: un miembro de las Fuerzas Especiales de África del Sur se pinta de negro para una operación en uno de los distritos tribales de Namibia. Abajo: el vehículo de apoyo por el fuego Ratel 90, un coche acorazado Eland 90 dotado con un cañón de 90 mm. Derecha: un enjambre de helicópteros de África del Sur vuelan al oeste hacia Namibia.



... corriendo alrededor del campo de instrucción aguantando un bloque de cemento de 25 kg por encima de sus cabezas...

El curso de paracaidista en particular es una prueba muy dura. Durante las dos 2 primeras semanas los hombres tienen 10 períodos al día, cada uno de 40 minutos de duración, que comprenden gimnasia de endurecimiento y fortalecimiento corporal. Aparte del proceso de endurecimiento realizan marchas de velocidad cada vez más largas en etapas de 5 km hasta 25 km con el equipo completo. Otra prueba de este curso es la terrible carrera alrededor del campo de instrucción aguantando una piedra —un bloque de cemento de 25 kg— por encima de sus cabezas. La fase siguiente es el entrenamiento paracaidista real, pero solamente consigue la graduación a ese nivel entre el 50 y el 60% de los animosos jóvenes que comienzan el curso del Valkskermbataljon.

La especialización en paracaidismo en el ejército de África del Sur de la postguerra empezó en 1960 cuando 15 oficiales hicieron el curso básico en la base de Abingdon, de la RAF. A partir de este grupo se formó el Primer Batallón Paracaidista de África del Sur con base en Bloemfontein, el cual ahora, lógicamente, proporciona un gran porcentaje de los jóvenes Recces profesionales.

Los procedimientos de selección e instrucción básica para los cuadros de Recces blancos son muy similares a los del SAS, pero posteriormente su entrenamiento y empleo tienen una mayor afinidad con los exploradores Selous, quienes también operaban en un principio en áreas de matorrales en terreno árido. Por cierto, muchos de los Exploradores Selous que se reclutaron procedentes del SAS inglés o rhodesiano al formarse la unidad en 1974, se unieron a los Recces después que Rhodesia se convirtiera en Zimbabwe. Los Recces, en consecuencia, tienen un

Operaciones en la frontera
FAR. en Angola 1978-1984

En 1978, durante la escalada en la infiltración del SWAPO en el norte de Namibia, las fuerzas de Africa del Sur lanzaron la operación Ciervo (Reindeer) —la primera de una serie de incursiones a través de la frontera contra las bases del SWAPO dentro de Angola. En 1982 fue localizado el Cuartel General del Frente Oriental del SWAPO, cerca de Mupa, y lanzadas incursiones de comandos de Reconocimiento, infligiéndole importantes pérdidas en su estructura logística y de mando.

Clave
SWAPO direcciones infiltración

1 Reindeer, mayo 1978

Una fuerza aerotransportada tipo batallón, ataca al SWAPO cerca de Cassinga, a unos 250 km de Angola. Cerca de la frontera se realizan operaciones de limpieza.

2 Saffrom, agosto 1979

Tras un ataque con cohetes del SWAPO a Katima Mulilo, las fuerzas sudafricanas montan una incursión de represalia contra el sudoeste de Zambia.

3 Sceptic, junio 1980

Las fuerzas mecanizadas de Africa del Sur atacan las bases del SWAPO en la zona «Smokeshell» matando a más de 300 insurgentes.



5 Protea, agosto 1981

Una fuerza mecanizada avanza hacia Humbe. Otra fuerza asegura el Cuartel General del frente del SWAPO en Xangongo y desaloja el Cuartel General en Ongiva.



9 Askari, diciembre 1983-enero 1984

Informados de una concentración del SWAPO, fuerzas sudafricanas montan una incursión. La organización y la logística del SWAPO son destruidas.

4 Klipkop, agosto 1980

Se traslada en helicóptero una fuerza a la aldea de Chitado para destruir la base del SWAPO allí.

8 Mebos, julio-agosto 1982

Se localizó el cuartel general del frente oriental del SWAPO cerca de Mupa y fue desalojado en una operación relámpago por los comandos Recce.

7 Super, marzo 1982

Una pequeña fuerza sudafricana ataca al SWAPO cerca de Cambeno. En una acción que duró ocho horas fueron muertos unos 200 insurgentes.

6 Daisy, noviembre 1981

Una fuerza de Sudáfrica ataca la base del SWAPO en Bambi. La fuerza se retira después de operar durante unas tres semanas.

SWAPO

La Organización del Pueblo Africano del Sudoeste (SWAPO) es el mayor enemigo para el control de Africa del Sur sobre Namibia. El SWAPO se originó en un congreso celebrado en 1957 por la tribu de Ovambo, que, con más de 270.000 personas, representa casi la mitad de la población de Namibia. Formalmente establecido en 1960, el SWAPO aceptó la necesidad de un conflicto armado con Africa del Sur, y ello desarrolló una rama militar conocida como Ejército de Liberación del Pueblo de Namibia (PLAN). Los namibios se reclutaban para entrenamiento en guerrillas en las naciones africanas, y en 1966 empezaron las infiltraciones por hombres equipados con armas soviéticas y chinas. Desde 1966, el SWAPO y las Fuerzas de Defensa de Africa del Sur (SADF) han estado continuamente en guerra; el SWAPO ha montado incursiones sobre instalaciones, matando a negros progubernamentales y atacando a las fuerzas de seguridad. A mediados de la década de los 70 la base de sus operaciones fue trasladada a Angola y se unieron a la lucha hombres procedentes de naciones comunistas. Para 1978 los reclutas habían aumentado a 10.000, sin duda animados por el apoyo de las Naciones Unidas, después de que Africa del Sur no se retirara de Namibia. Sin embargo, hasta ahora, Africa del Sur ha contenido con éxito la actividad del SWAPO. Las tropas SDAF en Namibia han sido incrementadas y un 30% de ellos son namibios. La Administración ha cambiado su carácter para atraerse el apoyo. Militarmente, Africa del Sur ganó la primera ronda estableciendo un cordón en la frontera angoleña, y montando luego ataques por orden de prioridad en la propia Angola. Alarmados por los serios daños causados por al SADF, el gobierno angoleño ha negado oficialmente el acceso al SWAPO desde 1984, limitando eficazmente al SWAPO a sus bases en su tierra de origen.

profundo conocimiento de operaciones urbanas así como rurales.

Acabada su instrucción, el comando recién cualificado se une a su unidad operativa; permanecerá en ella por un período de dos años si procede de la reclutada. Los Recces reciben una gratificación extra por haber superado su duro entrenamiento, y también reciben paga extra durante las operaciones. Si un Recce alcanza el grado de sargento, puede solicitar que se le considere para el ascenso a oficial. Al final del período de servicio, tanto los profesionales como los de reemplazo son transferidos al Segundo Batallón de Comandos de Reconocimientos, la unidad en la cual pueden continuar haciendo uso de sus especialidades hasta su destino a la reserva.

Desde 1981 se han visto implicados en multitud de operaciones contra guerrillas

Los Recces fueron utilizados frecuentemente durante el largo conflicto contra las guerrillas del SWAPO en Angola. Tomaron parte en la «Marcha de Angola» de 1975-76, y en 1980, en las grandes operaciones antiterroristas «Sceptic» y «Smokeshellbasis». En 1981 se vieron implicados en «Protea» y «Daisy», y desde entonces en gran número de ataques clandestinos de corta duración. El viaje hasta sus objetivos lo realizan de diversas formas, tales como en paracaídas, a pie, en vehículos, en helicópteros o a través del agua. La unidad de Recces blancos al desplegar en la sabana adoptan la disposición de una unidad convencional, pero en golpes de mano cortos, se lanzan en paracaídas transportados directamente desde sus bases y son recogidos cuando la misión ha terminado. Las tropas de color operan como unidades autosuficientes o en pequeños grupos durante todo el tiempo que dura la operación, siendo luego retirados a sus campamentos base.

Al operar en zonas enteramente pobladas por negros, los grupos de Recces blancos se ennegrecen las partes del cuerpo expuestas. En algunas ocasiones entran en acción equipos falsos disfrazados de guerrilleros y llevando armas soviéticas tales como el AK47 o la ametralladora RPD. Algunos Recces utilizan la ametralladora FN MAG de 7,62 mm, en combates cuerpo a cuerpo, pero la mayoría llevan el fusil Nato FN/FAL con culata abatible. Al cinto llevan un estilete pavonado, una cantimplora, una ración de previsión para dos días, bolsas de munición y primeros auxilios.

Los Recces se sienten muy orgullosos de pertenecer al equipo más duro y con mejor instrucción de las Fuerzas de Defensa de Africa del Sur. Individualmente están altamente especializados y son unos luchadores formidables, y, como unidades, disfrutan de una reputación sin igual por sus éxitos en operaciones militares llevadas a cabo en las condiciones especiales de la sabana africana.

Abajo: en medio de la salvaje belleza del paisaje de Africa del Sur una patrulla regresa a la base, después de haber rebuscado por el monte para descubrir signos de las guerrillas del SWAPO.





EL FANTASMA DE ROMMEL



LA 7.ª DIVISION ACORAZADA

Antes de tomar la denominación de 7.ª División Panzer esta gran unidad había comenzado su vida como 2.ª División Ligera. Las divisiones ligeras alemanas fueron creadas en 1937 como caballería motorizada y estaban compuestas de dos regimientos de infantería motorizados más un batallón de carros de combate ligeros. Las unidades regimentales de apoyo incluían un regimiento de artillería motorizado con 24 obuses de 105 mm, un batallón contracarro con 36 cañones de 37 mm y otros 12 de 20 mm (capaces de ser utilizados también como artillería antiaérea) y un batallón de reconocimiento motorizado dotado de motocicletas y algunos vehículos blindados. La 2.ª División Ligera entró en acción por primera vez durante la campaña de Polonia en septiembre de 1939. Pero como gran unidad, este tipo de división poseía poca artillería y un insuficiente número de carros. Por esta razón, después de la campaña polaca cambió de rango para convertirse en la 7.ª División Panzer. Esto llevaba consigo el aumento de su elemento acorazado, pero la división recibió solamente un regimiento acorazado en vez de los dos con que contaban las demás divisiones Panzer, aunque esto estaba compensado por el hecho de que su regimiento de carros tenía dos batallones en vez de tres. Su regimiento Panzer —el número 25— poseía 218 carros de combate en el momento de iniciarse la campaña de Francia. Más de la mitad eran carros ligeros Pzkpfw 38 (t), de poca coraza. Arriba: Insignia divisionaria de la 7.ª División Panzer.

La 7.ª División Acorazada alemana sorprendió totalmente a las fuerzas aliadas, cuando en mayo de 1940 Rommel la condujo en un audaz ataque a través de las líneas francesas

A las 5,32 horas del 10 de mayo de 1940, la 7.ª División Panzer, mandada por el mayor general Erwin Rommel, cruzó la frontera belga a unos 60 km al sur de Lieja. Junto con la 5.ª División Panzer, dicha unidad formaba parte del Cuerpo Acorazado del general Hoth, cuya misión consistía en avanzar a través de los bosques de la zona montañosa del norte de las Ardenas, cubriendo el flanco del Grupo Panzer del general von Kleist —perteneciente al Grupo de Ejército A— y alcanzar los pasos del río Mosa entre Givet y Namur. Los alemanes confiaban en que los Aliados, que no esperarían un ataque con unidades acorazadas en la región de las Ardenas, tuviesen pocas fuerzas en la zona. Desde los primeros momentos de la campaña Rommel se propuso que su división estuviese en primera fila de la ofensiva.

Rommel, sólo mandaba la 7.ª División desde el 10 de febrero de ese año. Su designación había encontrado oposición en el Alto Mando, fundada en que siendo esencialmente un infante, carecía de experiencia en unidades acorazadas. Pero Hitler, que sentía una particular predilección por Rommel, insistió en que se le diese el mando de la división. Rommel, ciertamente, no tenía ninguna experiencia en operaciones mecanizadas, pero sí era, en cambio, un reconocido experto en táctica de infantería. En su libro *Infantería Greiftan* (La Infantería ataca), basado en sus experiencias de la I Guerra Mundial, defendía las operaciones rápidas encaminadas a desbordar al enemigo e infiltrarse entre sus posiciones para paralizar sus órganos de mando.

En un principio, Rommel no se sintió muy impresionado por los hombres de su nueva unidad. La tropa provenía principalmente de la región de Turingia —una provincia que no se distinguía por producir buenos soldados— y de la oficialidad sacó la impresión de que era «blanda» y falta de un verdadero espíritu nacionalista. En esta época Rommel era un ferviente partidario de Hitler, cuya guardia personal había mandado durante la campaña de Polonia. Pese a todo, podía confiar en la profesionalidad y en la experiencia del coronel Karl Rothenburg, el jefe del 25.° Regimiento Panzer, que era un consumado experto en unidades acorazadas.

Por otra parte, había un cierto número de oficiales pertenecientes al partido nazi que fueron destinados a la división, entre ellos el teniente Karl Hanke, ayudante de Josef Goebbels y luego Galautier de la Baja Silesia.

Página 421: el jefe de una unidad de carros contemplando el campo de batalla desde un Pzkpfw IV, el carro de combate alemán más potente existente en 1940. Abajo a la izquierda: Rommel con su Estado Mayor estudiando el plano durante la preparación del ataque de su división en Francia. El paso del río Mosa (abajo) debió gran parte de su éxito a la insistencia de Rommel en realizar continuos ejercicios de instrucción durante la primavera de 1940 (más abajo). Recién ascendido a general en febrero de 1940, Rommel estaba resuelto a que su división fuera una de las puntas de lanza acorazadas en la próxima campaña.

Durante los meses previos a la invasión en el oeste, Rommel y sus subordinados trabajaron incansablemente para poner a la división en las mejores condiciones. Rápidamente se convirtió en un maestro tanto de la teoría como de la práctica de las operaciones con unidades acorazadas e inició un inteligente programa de instrucción en el que prestaba particular atención a las prácticas de tiro y a los ejercicios en campo a través. Instruía personalmente a sus oficiales en sus cometidos y los que no reunían las condiciones exigidas eran dados de baja en la división. En un período de tiempo notablemente corto, Rommel consiguió hacerse con los principios de las operaciones mecanizadas y dotar a sus hombres con un gran nivel de eficacia.

Desde el primer día del ataque en el oeste, Rommel procuró dirigir y alentar a sus hombres desde la primera línea. Cuando el 13 de mayo los elementos más avanzados de la 7.ª División alcanzaron el Mosa en Dinant, el fuego de los franceses desde la otra orilla hizo fracasar los repetidos intentos de cruzar el río. Rommel se hizo cargo de la situación inmediatamente y ordenó incendiar algunas casas para así obtener una pantalla de humo. A lo largo de las siguientes 24 horas, los regimientos de infantería de la división pudieron cruzar el Mosa por diversos lugares utilizando balsas de goma, procedimiento en el que estaban perfectamente entrenados. Rommel estaba en todas partes; organizando a los ingenieros, persuadiendo a Hoth para que proporcionase apoyo artillero y animando a sus hombres hasta enronquecer.





Por un momento, la situación se hizo crítica cuando los franceses lanzaron un contraataque contra los pocos carros de combate existentes en la orilla occidental del río. En palabras del propio Rommel:

«Al llegar al Cuartel General de la Brigada, en la orilla este, encontré la situación francamente mala. El jefe del VII Batallón Motociclista estaba herido, su ayudante estaba muerto y un fuerte contraataque de los franceses había causado grandes bajas en Grange. Existía el peligro de que los carros enemigos penetrasen hasta el mismo valle del Mosa. Dejando mi vehículo de mando en dicha orilla, crucé de nuevo el río y dispuse que el regimiento acorazado fuese transbordado durante la noche. Sin embargo, la operación de hacer pasar los carros sobre transbordadores a través de una anchura de 100 m y de noche, había de ser necesariamente lenta. Por la mañana sólo había 15 carros en aquella orilla, un número alarmantemente pequeño».

Mientras organizaba el avance de sus carros ya en la orilla oeste del río, Rommel —que iba en un Pz Kpfw III— se encontró bajo el fuego de la artillería francesa y de sus armas contracarro:

«Los proyectiles caían a nuestro alrededor y mi carro recibió dos impactos, uno tras otro; el primero en el borde de la torreta y el segundo en el periscopio. Yo mismo resulté herido en la mejilla derecha por un pequeño trozo de metralla del proyectil que había dado en el periscopio. La herida no era grande pero sangraba en abundancia. Intenté hacer girar la torreta para enfilar el cañón de 37 mm hacia el enemigo, que se encontraba en el bosque frente a nosotros, pero la inclinación del carro lo había inmovilizado. La batería francesa abrió un rápido fuego sobre el bosque en que nos encontrábamos, temiéndonos que en cualquier momento nos tomara como blanco pues el carro estaba totalmente al descubierto. En consecuencia, decidí abandonarlo lo antes posible, acompañado por su tripulación. En ese momento el oficial que mandaba los carros que escoltaban a la infantería me comunicó que había sido gravemente herido con estas palabras: "Mi general, me han arrancado el brazo izquierdo". Por fin pudimos salir del hoyo de arena en que estábamos atascados».

La retirada de los franceses se convirtió rápidamente en una huida al cundir el pánico entre las tropas

Pero a pesar de estos momentos de peligro, la cabeza de puente sobre el Mosa pudo sostenerse. Para el 16 de mayo, los alemanes habían conseguido cruzar el río por dos sitios distintos, con la división de Rommel en el centro. Como resultado de ello, el jefe del 9.º Ejército francés tomó la fatal decisión de abandonar sus posiciones a lo largo del río Mosa y retirarse a una línea situada 24 km al oeste, cerca de Philippeville. Pero esta retirada se convirtió muy pronto en una huida al cundir el pánico en las tropas francesas ante los ataques de los carros alemanes y de la Luftwaffe.

La 7.ª División Panzer pasó con rapidez entre las dispersas unidades francesas y avanzó velozmente en dirección a Philippeville. El regimiento de carros marchaba en cabeza con la infantería siguiéndole en camiones o a pie, teniendo sus flancos protegidos por el fuego de la artillería y los bombardeos en picado de los Stuka. Los carros de la división progresaban a 40 km/h sorprendiendo totalmente a los franceses. Una unidad de motociclistas franceses que marchaba en dirección opuesta, se encontró con la



Arriba a la izquierda: tropas de los dos regimientos de infantería de la división avanzando en Francia. Izquierda: la 7.ª División Panzer fue una de las primeras en utilizar el cañón antiaéreo de 88 mm como arma contracarro.

Arriba: un Panzerjäger 1, parte de la artillería autopropulsada de Rommel. Colocado sobre el chasis de un Pzkpfw I, esta pieza proporcionaba un fuego móvil de acompañamiento a los carros de combate. Abajo: un avión de reconocimiento alemán volando sobre los carros de la 7.ª División Panzer.

vanguardia de Rommel a unas cuatro millas al oeste de Philippeville. La sorpresa de los franceses fue tal, al verse en medio de una columna alemana, que arrojaron sus máquinas y se rindieron.

Una vez más, Rommel dirigía la división desde la primera línea. Marchaba en un Pzkfw especialmente adaptado para servirle como puesto de mando móvil. Para simplificar las comunicaciones por radio, ideó un sistema muy sencillo que llamó «Stosslinie» —o eje de ataque— que consistía en una línea entre dos puntos sobre el mapa, de forma que cualquier lugar del terreno pudiese ser identificado dando la distancia a lo largo de dicha línea y desde ella. Este método permitía concentrar el fuego de todas las piezas de artillería disponibles en un mismo sitio antes de atacarlo.

Fueron atacados por zapadores de asalto y lanzallamas detrás de una cortina de humo

El 16 de mayo, la 7.ª División recibió la orden de atravesar la prolongación de la Línea Maginot que se extendía hacia el oeste, en Avesnes. Las posiciones francesas allí consistían en bunkers y campos de minas en una zona de colinas pobladas de bosques. Rommel consiguió conducir a los primeros elementos de su división a través de aquellas posiciones utilizando la potencia de fuego de su división y algunas estratagemas. Sus carros de vanguardia se acercaron sin disparar y con las tripulaciones enarbolando banderas blancas. Los sorprendidos franceses no fueron capaces de hacer fuego hasta que los alemanes hubieron alcanzado los bunkers. Después estas fortificaciones fueron atacadas por zapadores de asalto con lanzallamas protegidos por una cortina de humo lanzada por los carros. De esta manera se consiguió abrir una brecha en las posiciones francesas y esa noche los carros de la 7.ª División habían rebasado Avesnes, y progresado más de 55 km.

A pesar de que sus carros se habían adelantado mucho con respecto a la infantería y a los vehículos de suministro, Rommel estaba decidido a proseguir el avance hacia el oeste, aprovechando la confusión de los franceses y el hundimiento de su moral. En las 24 horas precedentes la división había tenido 36 muertos y 59 heridos, pero en cambio había capturado aproximadamente 10.000 prisioneros, 100 carros de combate, 30 vehículos blindados y 27 piezas de artillería. En la mañana del 17 de mayo, el regimiento panzer continuó su marcha velozmente e hizo prisionera una brigada francesa completa en Landrecies, en el río Sambre. Al siguiente día, Rommel tomó Cambrai tras atacar a una fuerza enemiga muy superior en número. La nube de polvo que levantaban sus vehículos había hecho creer a los franceses que estaban siendo atacados por centenares de carros en vez de por una abigarrada mezcla de vehículos en su mayoría de muy poco blindaje.

Sin embargo, durante todo este avance, los elementos en punta de la 7.ª División Panzer estaban expuestos a un contraataque francés debido a su vulnerabilidad. Con sus reservas de munición y de carburante alarmantemente bajas. Rommel había aceptado audazmente ese riesgo con el fin de confundir y paralizar a los franceses mientras mantenía el ritmo de su progresión. Gran parte del éxito de su avance, de todos modos, se debía al propio Rommel, a sus dotes de mando y a su ejemplo.

Un oficial que fue testigo de ello lo relató así: «Nunca había visto nada semejante a las escenas que pude presenciar durante este avance con Rommel. Los carros de combate habían alcanzado a una división francesa que se movía por la misma carretera y habían continuado su marcha hasta adelantarla. A lo largo del camino, en los ocho o nueve kilómetros siguientes, pude contemplar cientos de camiones y carros, unos caídos en la cuneta y otros ardiendo, muchos de ellos todavía con hombres ya muertos o heridos. Más y más franceses aparecían ante nosotros, viniendo de los campos cercanos o de los bosques, con el miedo reflejado en sus rostros y

El avance hacia el Canal
7.ª División Panzer, mayo-junio de 1940

El 10 de mayo de 1940 la Wehrmacht lanzó su ofensiva contra Francia y los Países Bajos. Como punta de lanza del ataque desde las Ardenas hasta el Canal de la Mancha iba la 7.ª División Panzer del General Erwin Rommel.



LOS CARROS DE COMBATE ALEMANES EN 1940

Los éxitos alemanes en 1940 no se debieron a la calidad de sus vehículos acorazados. Por el contrario, los carros puestos en el campo de batalla por los franceses y británicos eran muy superiores en muchos aspectos. La mayor parte de los utilizados por los alemanes estaban pobremente armados y su coraza era inadecuada, si bien su movilidad era aceptable y eran bastante seguros. Fue sobre estas cualidades que los jefes de las unidades panzer desarrollaron la teoría de la Blitzkrieg.

El Pzkpfw (Panzer Kampfwagen) II fue fabricado en la mitad de los años 30 como un sucedáneo del Pzkpfw I, en espera del potente Pzkpfw III. Con sólo siete toneladas de peso, el Pzkpfw II había sido ideado como un carro ligero pero en muchas ocasiones tuvo que desempeñar el papel de carro de batalla. Armado con un cañón de 20 mm y una ametralladora de 7,92 mm su valor como carro de combate se fundaba en su movilidad y en sus efectos psicológicos más que en otra cosa. Más de 1.000 de estos carros participaron en la campaña de 1940 y muchos de ellos estaban todavía en servicio en 1942 en misión de apoyo.

La ocupación de Checoslovaquia antes de la guerra puso la industria de armamento checa a disposición del Ejército alemán. Un gran número de carros ligeros checos LT-38 fueron utilizados por la 7.ª División Panzer con una nueva denominación, Pzkpfw 38 (t). El Pzkpfw 38 (t) era un carro aceptablemente eficaz para las exigencias de la época, con un peso de 10 toneladas, una velocidad máxima de 42 km/h y llevando como arma principal un cañón de 37,2 mm. Su coraza protectora consistía en planchas metálicas atornilladas y después remachadas, con una capacidad muy limitada para soportar un impacto bien dirigido de un proyectil perforante.

Los carros posteriores —el Pzkpfw III y el Pzkpfw IV— acababan de entrar en servicio en 1940 y tan sólo unos pocos fueron entregados a la 7.ª División. El Pzkpfw III fue diseñado como carro de batalla, como punta de lanza en la ruptura del frente y capaz de enfrentarse a los vehículos acorazados enemigos. A pesar de la función para la que había sido proyectado, en 1940 el Pzkpfw III sólo estaba armado con el cañón de infantería de 37 mm de muy poca aplicación como arma contracarro. El papel del Pzkpfw IV, por su parte, era el de servir de apoyo al Pzkpfw III, para lo cual había sido dotado con un cañón de 75 mm, con poca velocidad de tiro, capaz de disparar proyectiles de gran potencia contra blancos fijos más que contra carros de combate.



los brazos en alto. Hasta nosotros llegaba el retumbar de los cañones de nuestros carros en primera línea, que Rommel mandaba en persona, erguido en su vehículo de mando con la gorra hacia atrás, junto a dos oficiales de su Estado Mayor y ordenando avanzar continuamente. El ardor de la batalla había hecho presa en él; no admitía ninguna oposición, fuese de quien fuese. Si alguien no podía seguir adelante, debía apartarse.

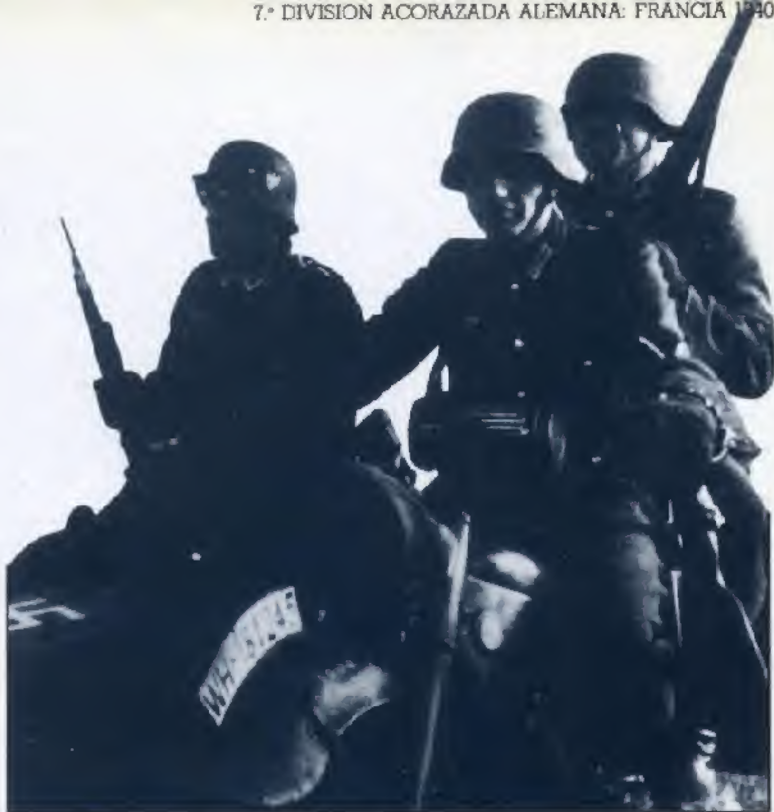
Después de la toma de Cambrai, la 7.ª División se tomó un respiro para reorganizarse y recibir los suministros más urgentes. Las fuerzas aliadas, por su parte, tenían que hacer frente a una situación crítica. Las divisiones que habían penetrado en Bélgica estaban ahora amenazadas de quedar aisladas por culpa del impetuoso avance alemán en la región de las Ardenas.

El 20 de mayo la división de Rommel atacó al sur de Arras. Pese a que las unidades en cabeza consiguieron progresar, los regimientos de infantería motorizados no pudieron seguir su marcha. Carros e infantería franceses se interpusieron entre las dos fuerzas y sólo la llegada, unas horas después, de un regimiento de infantería con alguna artillería permitió rechazar el ataque francés. Luego, mientras la 7.ª División procedía a reagruparse, los aliados se preparaban para atacar las posiciones alemanas en los alrededores de Arrás. Su plan de ataque comprendía un doble ataque a realizar por británicos y franceses desde el noroeste y desde el sur, respectivamente. Pero los franceses no participaron sustancialmente y el ataque británico se redujo a una acción sin coordinación llevada a cabo por dos batallones de carros —con sólo 74 de ellos— apoyados por dos batallones de infantería y una pequeña fuerza mecanizada francesa.

Al mismo tiempo que los británicos estaban planeando su improvisado ataque del 21 de mayo, la 7.ª División Panzer recibía órdenes para avanzar hacia el noroeste para alcanzar la línea del Scarpe en Acq. Su avance estaría apoyado por la División «Totenkopf» de las SS, mientras la 5.ª División Acorazada progresaría por el este de Arras. La dirección de ataque asignada a la 7.ª División, por consiguiente, dejaba expuesto su flanco derecho a un ataque aliado procedente del norte. Aproximadamente a las 15 horas, la vanguardia de Rommel avanzaba por la zona de Ficheux y Wailly, al sur de Arras, no sin cierta confusión en la retaguardia de la división producida por las estrechas carreteras vecinales. Dos horas más tarde se produciría el ataque británico. Los alemanes fueron tomados completamente por sorpresa hasta el punto que algunas unidades del 6.º Regimiento de Infantería se dejaron dominar por el pánico y se desbandaron. Lo que más afectó a la moral de estas tropas alemanas fue la incapacidad de sus cañones contracarro de 37 mm para perforar la coraza de tres pulgadas de los carros británicos Matilda.

Fue sin duda la presencia de Rommel lo que evitó el desastre. El mismo, personalmente, se ocupó de organizar una línea de contención en Wailly con artillería y cañones contracarro para intentar detener al enemigo:

«Era una situación en extremo crítica porque también había algunos carros enemigos muy cerca de Wailly, por su parte norte. Los sirvientes de una batería de obuses, que estaba algo alejada, abandonaron las piezas y se unieron a la infantería que retro-





Arriba: el regimiento de reconocimiento, dotado de una amplia variedad de motocicletas de diferentes autonomías, proporcionaba a Rommel la necesaria información sobre los movimientos del enemigo. Abajo: un proyectil hace explosión cerca de un vehículo de órdenes de la 7.ª División Panzer durante su avance hacia el interior de Francia.



La culminación de los éxitos de la 7.ª División Panzer tuvo lugar con la captura de la 51.ª División británica (Highland) en St. Valéry. Soldados británicos esperan en un Pzkpfw II su envío a un campo de prisioneros (izquierda), mientras Rommel posa ante el fotógrafo con el vencido general Fortune (derecha). Abajo: el coronel Rothenburg (segundo por la izquierda) jefe del regimiento acorazado de la 7.ª División, saboreando el momento de la victoria en la costa del Canal de la Mancha.

BLITZKRIEG

La teoría alemana de la guerra conocida como «Blitzkrieg» (guerra relámpago) nació en los años 20, fue desarrollada como doctrina táctica en los 30 y puesta en práctica en las campañas de 1939, 1940 y 1941. Las grandes victorias obtenidas por los alemanes en la primera fase de la guerra dio lugar a extravagantes afirmaciones en la creencia de haberse conseguido la fórmula de la victoria por medio de la Blitzkrieg. Sin embargo, la Blitzkrieg no era esencialmente otra cosa que la reafirmación de la primacía de la ofensiva. Los alemanes habían conseguido grandes resultados de este principio por varias causas. Primero, porque utilizaban adecuadamente la movilidad y la potencia de fuego de sus vehículos acorazados y de la aviación y, en segundo lugar, porque supieron conseguir que los diversos elementos de combate de sus divisiones acorazadas actuasen en estrecha cooperación. En el campo de batalla, la Blitzkrieg se basaba en la ruptura y en la penetración profunda a través de las defensas del adversario. El ataque comenzaba siempre después de un corto pero intenso bombardeo —con artillería y aviones de bombardeo en picado—, concentrando el esfuerzo principal sobre el punto más débil del despliegue enemigo. Las divisiones panzer constituían la punta de lanza del ataque y en ellas recaía la misión de realizar la ruptura y profundizar después en territorio enemigo, creando una gran confusión entre las fuerzas enemigas. Junto a las columnas acorazadas estaban las unidades de infantería motorizada, encargada de eliminar las resistencias más fuertes mientras los carros avanzaban sin detenerse. Al mismo tiempo, la aviación de apoyo, protegida por el dominio del aire conseguido por los cazas, abriría el camino a las fuerzas de tierra destruyendo los nudos de comunicación del enemigo y dislocando así la intervención de sus reservas. La clave del éxito radicaba en el dinamismo que se supiese imprimir en el intercambio de funciones de los distintos elementos disponibles.

cedía. Todos los cañones disponibles, fueran contracarros o antiaéreos, recibieron la orden de abrir fuego inmediatamente y yo personalmente indiqué a cada uno su blanco. Con los carros enemigos tan cerca sólo un rápido fuego podía salvar la situación. Corrimos de un cañón a otro, no haciendo caso de las objeciones de los jefes de pieza sobre la excesiva distancia de los objetivos. Unicamente me preocupaba el detener los carros enemigos con un fuego concentrado. Gracias a ello, muy pronto conseguimos poner fuera de combate a los que marchaban en cabeza».

Mientras tanto, más al sur, el ataque británico había barrido a un batallón de infantería y otro de armas contracarro antes de ser contenido por el fuego concentrado de la artillería. Poco después algunos carros del regimiento acorazado contraatacaban el flanco inglés y para la tarde se había conseguido estabilizar la situación con el repliegue del enemigo.

Treinta y seis carros británicos habían sido destruidos, pero la batalla constituyó una desagradable experiencia para los hombres de la 7.ª División Panzer y para el Alto Mando alemán. Lo conseguido por los británicos era bastante, teniendo en cuenta que sus medios se reducían a unos pocos carros con alguna infantería, pero sin artillería ni ninguna clase de apoyo aéreo. El colapso de la moral de los alemanes en los primeros momentos se debió principalmente a su incapacidad para detener los carros de combate con sus cañones contracarro. Rommel, al tener que improvisar, descubrió entonces la eficacia del cañón antiaéreo de 88 mm como arma contracarro. Las bajas sufridas por la división el 21 de mayo habían sido de 89 muertos, 116 heridos y 173 desaparecidos, es decir, cuatro veces superiores a las tenidas durante la ruptura inicial del frente francés.

El 22 y el 23 de mayo la 7.ª División continuó su



progresión rodeando los suburbios de Arras por el oeste, llegando hasta el pueblo de La Bassée, sobre el canal del Aa. Amenazados por este movimiento desbordante, las fuerzas británicas se retiraron a la línea de este canal entre La Bassée hasta Gravelinas, en la costa y al sur de Dunquerque. Sin embargo, el día 24 Hitler ordenó la detención de la ofensiva sobre dicho canal para que las divisiones de infantería pudiesen alcanzar a las unidades acorazadas. Esta pausa inesperada fue la que permitió a los Aliados organizar una línea defensiva e iniciar la evacuación desde los puertos del Canal de la Mancha.

Rommel, por su parte, empleó los dos días de la detención para proceder a la reparación de sus carros, reorganizar sus unidades y recibir carburante y suministros. El 26 de mayo, cuando Hitler levantó su prohibición de avanzar, la división empezó inmediatamente a establecer sus cabezas de puente sobre el Canal. Al mediodía del 27 ya había conseguido plantar dos de ellas, y los carros cruzaban sobre un puente de circunstancias. Entre tanto, Hoth había puesto también la 5.ª División Panzer bajo las órdenes de Rommel, señalándole como objetivo la ciudad de Lille. Los carros de Rothenburg penetraron en dirección a dicha población, avanzando en la noche y dejando su ruta «marcada por el resplandor de los vehículos incendiados destruidos por su unidad». La 7.ª División se había adelantado de tal manera al resto de las fuerzas alemanas, que vino a caer bajo el fuego tanto de la artillería aliada como la de los propios alemanes. Pero el 31 de mayo había cortado las carreteras al oeste de Lille, atrapando a la mitad del 1.º Ejército francés. Con la llegada de las divisiones de infantería, la 7.ª División Panzer fue retirada del frente para disfrutar de unos días de descanso.

Rommel estaba lleno de alegría por el éxito de su división y por su actuación personal. El 27 de mayo fue recompensado con la Cruz de Hierro de Caballero. En su informe de las operaciones, había estimado los prisioneros hechos por su unidad en 6.849 hombres, capturando 48 carros ligeros y destruyendo 95, además de 18 pesados. «No está mal para los Turingios», comentó en una carta a su esposa.

Después de la evacuación de las tropas británicas en Dunquerque, Hitler dispuso que sus ejércitos atacasen ahora a las restantes fuerzas de los Aliados en Francia. Para esta ofensiva la 7.ª División Panzer fue incluida en el Grupo de Ejércitos B y situada en la parte extrema de su ala derecha, entre Amiens y Abbeville. Su objetivo inicial era montar una cabeza de puente sobre el río Somme, lo que se consiguió utilizando dos puentes de ferrocarril que los franceses no pudieron destruir a tiempo. A continuación la división continuó su avance hacia el sur empleando la nueva Flächemarsch o «formación de ataque» ideada por Rommel. Siguiendo este método, la división entera se movía en un dispositivo en forma de cuadro con los carros en tres de sus lados y las unidades de reconocimiento y contracarro situadas a retaguardia y la infantería, por último, en el centro del despliegue. La 7.ª División marchó a toda velocidad, haciendo una media de 60 km diarios, aplastando cualquier resistencia a su paso y esparciendo el temor y la confusión entre las tropas francesas. El 8 de junio, al caer la tarde, la división alcanzaba el río Somme a la altura de Sotteville.

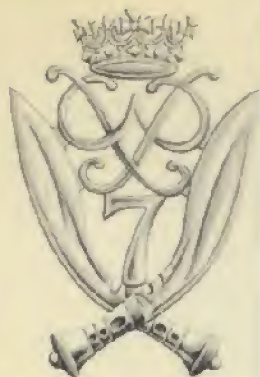
Hoth ordenó entonces a Rommel que girase a la derecha y continuase hacia El Havre, con cuya maniobra se esperaba atrapar a varias divisiones francesas y británicas en la costa. El 10 de junio los carros de la 7.ª División echaron a un lado la débil oposición que encontró a su paso y llegaba a la costa del Canal en Les Petites Dalles, donde Rothenburg llegó con sus carros hasta la misma playa. La muchedumbre de franceses que les vio llegar los llamó creyendo, erróneamente, que eran británicos. Además, en el puerto de St. Valéry, había varias unidades aliadas, incluyendo a la 51.ª División Highland británica, esperando ser evacuadas por mar. Pero en la mañana del día 21 el regimiento panzer ocupaba las alturas que dominaban el puerto y Rommel conminaba a rendirse a las tropas aliadas antes de las 21 horas. Los británicos rehusaron aceptarla y construyeron barricadas, dispuestos a resistir. A las 21 horas la población fue bombardeada por la artillería y los Stukas alemanes, lo que hizo desistir de toda defensa. Al siguiente día, Rommel entró en la ciudad, aceptando la rendición de los 12 generales Aliados y los 12.000 hombres a sus órdenes. Con este triunfo, la 7.ª División Panzer libró su última batalla de la campaña.





Cabo de la 7.ª División Panzer: Francia, 1940

Este *Unteroffizier* del regimiento de carros, viste el uniforme negro especialmente diseñado —con vivos color rosado— para las unidades acorazadas. La prenda de cabeza consiste en la boina reglamentaria para las tripulaciones de los carros durante los primeros años de la II Guerra Mundial y que más tarde fue sustituida por un gorro. Sus condecoraciones incluyen la Cruz de Hierro de 1.ª clase, galón de la de 2.ª clase y un distintivo de combate con carros. El emblema nacional alemán figura en el bolsillo derecho de la chaquetilla y en la boina. Las calaveras de las solapas fueron una insignia propia de las tropas acorazadas y no sólo una prerrogativa de las Waffen SS, en las que únicamente la División Totenkopf las llevaba como emblema divisionario.



EL 7.° DE FUSILEROS GURKHAS

Al igual que los otros cinco batallones de Gurkhas del Ejército británico, el VII Batallón de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgh se creó originalmente como parte del Ejército de la India. Organizado en 1902 como el VIII de Fusileros Gurkhas, al año siguiente se le cambió esta denominación por la de II Batallón del 10.° de Fusileros Gurkhas. Cuatro años más tarde se convirtió definitivamente en el 10.° de Fusileros Gurkhas. Durante la I Guerra Mundial el I Batallón permaneció en la India como unidad de depósito. El II, en cambio, fue enviado a Mesopotamia, donde combatió de 1915 a 1918. Este batallón fue hecho prisionero en Kert-al-Amara pero, organizado de nuevo, su sucesor participó luego en la toma de dicha población. El I Batallón participó en la II Guerra Mundial luchando contra los japoneses en Birmania, jugando un papel de gran importancia en la ocupación y defensa de Meiktiea y en los combates de Imphal. La fatalidad volvió a cebarse en el II Batallón, que estuvo presente en la campaña del Norte de Africa hasta su captura por los alemanes en Tobruk en 1942. El nuevamente reconstruido II Batallón estuvo de guarnición en Palestina, Siria y Líbano. Cuando la India y Pakistán se convirtieron en naciones independientes, el regimiento pasó a formar parte del Ejército británico. El 1.° de enero de 1947, recibió el nombre de 7.° de Fusileros del Duque de Edimburgh.

Arriba: el emblema de gorra del 7.° de Fusileros Gurkhas.

GURKHAS EN ACCION

La temible reputación de los Gurkhas les precedió hasta las islas Malvinas

Como consecuencia del conflicto de las islas Malvinas, se publicó en Argentina un libro en que se narraban las experiencias personales de los jóvenes soldados de reemplazo que habían participado en ella. El libro se titulaba *Los chicos de la guerra* y en él se vertían graves acusaciones contra los hombres del I Batallón del 7.° Regimiento de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgh. Así, por ejemplo, en sus páginas podían leerse frases como «Los Gurkhas llegaron hasta nosotros como enloquecidos, totalmente drogados», o «Un Gurkha pisó una mina y voló por los aires, pero el que le seguía no se inmutó y continuó avanzando por el mismo camino.»

Pero si los Gurkhas estuvieron en las Malvinas en los momentos decisivos de la campaña, en los primeros momentos del conflicto llegaron a dudar de ello. Cuando se supo que las otras unidades de su V Brigada, el II y III Batallones habían partido para el Atlántico sur, los hombres del batallón Gurkha sufrieron una enorme desilusión. ¿Se les obligaría a permanecer en Gran Bretaña por razones políticas? Afortunadamente para ellos, no era así y muy poco después su batallón fue puesto en situación de alerta en previsión de un embarque inmediato. Baliprasad Rai, un miembro de la banda de la unidad que escribiría sus memorias sobre la campaña, describió así la extraordinaria conmoción que produjo la orden:

«Ahora había una atmósfera totalmente distinta en el acuartelamiento, algo así como electrizante. La unidad estaba alerta las 24 horas del día. Todos estábamos ocupados y tensos, en particular el encargado del almacén puesto que había que repartir rápidamente botas de nieve, colchones de espuma y unas enormes mochilas de montaña para llevarlo con todo lo demás. Cuando estaban llenas, aquellas mochilas abultaban más que algunos de nosotros.»

Al mismo tiempo, la masa de la gente empezaba a mostrar interés por los Gurkhas, Baliprasad lo explicaría así:

«El cuartel estaba repleto de periodistas y de miembros de las cadenas de televisión deseosos de captar nuestra actividad. Era una buena ocasión para atemorizar a los argentinos y les forzamos a retratarnos con nuestros kukris desenvainados.»

El batallón recibió enseguida la orden de marcha para Southampton y embarcar allí en el trasatlántico *Queen Elizabeth 2*. La fecha de partida se había fijado para el 12 de mayo. La última noche en el acuartelamiento fue inolvidable y Baliprasad recordaba de esta manera aquella velada: «Fue una larga noche llena de diversión en el Junior Ranks Club. Casi

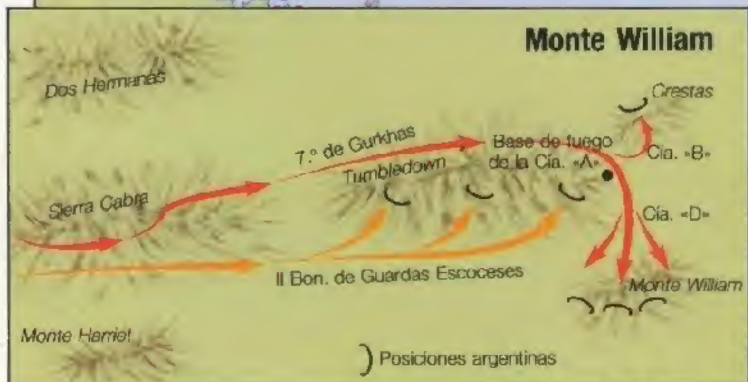
Izquierda: kukris desenvainados para la guerra. Los Gurkhas se preparan para la guerra de las islas Malvinas. Abajo, izquierda y derecha: los Gurkhas emplean su tiempo en mantenerse en forma durante su navegación en el *Queen Elizabeth 2.*







El I Batallón del 7.º de Fusileros Gurkhas del Duque de Edimburgh no llegó a las Malvinas hasta el 1.º de junio, no pudiendo participar por ello en las primeras operaciones de la campaña. Pero sí estuvieron en su final. En las primeras horas del 14 de junio, después del ataque de los guardas Escoceses a Tumbledown, los Gurkhas avanzaron sobre Monte William en el momento culminante de la guerra de las Malvinas.



nadie durmió. Allí estábamos todos charlando, bebiendo, bailando y bromeando.» La salida para Southampton a la mañana siguiente fue realmente emocionante. Baliprasad no lo menciona en sus memorias, pero el jefe del batallón, el teniente coronel David Morgan, anotó en su diario que todo el mundo se sentía preocupado por la posible amenaza submarina: «Qué magnífica presa sería el *Queen Elizabeth 2* pero ¿cuál sería la reacción de Gran Bretaña si se perdiese?. Afortunadamente, esta catástrofe no tuvo lugar. Para Baliprasad, en cambio, el gigantesco navío constituía en sí mismo un motivo de asombro: «Vaya, si era incluso mayor que cualquiera de los edificios que vería al regresar a casa. Nunca en toda mi vida había dormido rodeado de tanto lujo ni en una cama tan blanda. Si tenía que ir a la guerra, ésta era la mejor forma de hacerlo.»

Sin embargo, no se trataba de un viaje de placer. Y el batallón, dirigido por su enérgico jefe, empleaba todo su tiempo en el barco en continuar su adiestramiento y en mantenerse en forma con vistas a estar preparado para cumplir cualquier misión que se le encomendase. Pasada la excitación inicial de hacerse a la mar, Baliprasad comentaría que: «La vida en el *Queen Elizabeth 2* era muy semejante a la del cuartel. Es decir, gimnasia por las mañanas y ejercicios de combate por las tardes.»

La travesía sólo se interrumpió para tocar puerto en la isla Asunción a fin de aprovisionarse. Ninguna amenaza aérea o submarina había llegado a materializarse. En el décimo día del viaje, Morgan anotó en su diario que el tiempo había empeorado, soplaba un durísimo viento y la mayoría de los soldados se encontraban bajo los efectos del mareo. Más aún, por las noticias que se iban recibiendo se supo que el teniente coronel »H» Jones, el jefe del II. Batallón Paracaidista, había muerto en Goose Green. Una nota en el diario personal de Morgan refleja los sentimientos contrapuestos de él y de sus hombres al tener conocimiento de ello: «Qué terrible tragedia pero también qué victoria tan fantástica. Novecientos prisioneros. Bien hecho, II Para». Los días de lujo de los Gurkhas, sin embargo, se habían acabado cuando fueron trasladados del *Queen Elizabeth 2* al transbordador *Norland* fuera del puerto de Grytviken, en South Georgia. Baliprasad describe de esta manera lo que sentían los mareados Gurkhas:

«El barco se inclinaba, se estremecía y se agitaba sobre las olas acercándonos, como se nos decía,

UNIDADES INGLESAS GURKHAS

Después de la independencia de la India y de Pakistán en 1947, cuatro de los diez regimientos de Gurkhas que entonces existían siguieron perteneciendo al Ejército británico. Los restantes pasaron a formar parte del Ejército de la India. Los que permanecieron como unidades británicas constituyeron la Brigada Gurkha a partir del uno de junio de 1948. En los años siguientes la brigada fue estructurada en una unidad independiente de seis batallones de infantería, un regimiento de transporte, un batallón de zapadores y otro de transmisiones. Sin embargo, aunque la brigada podía actuar aislada, en la práctica sus batallones fueron separados y estacionados

Abajo, a la izquierda: Gurkhas en posición dominando San Carlos antes de penetrar en el interior para perseguir los restos de la guarnición argentina. Abajo: rodeados de cajas conteniendo granadas de mortero de 81 mm, los Gurkhas esperan la orden de desalojar al enemigo de Monte William. La toma de esta posición argentina facilitó el avance hacia Puerto Stanley.

hacia las Malvinas orientales. Estábamos a unas 800 millas, por lo que se comentaba, pero a mí me parecían mil según mi estómago se mantenía en un permanente estado de agitación que no había forma de contrarrestar con las píldoras contra el mareo que ingería continuamente. Saltábamos y luchábamos contra las olas como si fuésemos muñecos de trapo.»

El jefe de la Unidad tampoco se sentía feliz en aquella situación, como puede deducirse de su diario: «Todo fue mal, tormenta en el mar y amenaza constante de ataque aéreo. Ansioso por pisar tierra.»



bien en Gran Bretaña o en los territorios de Ultramar.

Al estallar la guerra de las Malvinas, el 7.° de Fusileros Gurkhas estaba de guarnición en Church Crookham con tres batallones y formando parte de la V Brigada de Infantería. Creada en 1981, esta brigada no era entonces una unidad de la OTAN, sino una fuerza de intervención inmediata a las órdenes directas del comandante en jefe de las tropas de tierra del Reino Unido.

La defensa de las posesiones que aún le quedan a Gran Bretaña así como su seguridad interior, constituye una de sus máximas responsabilidades. Dentro de esta misión, un batallón Gurkha está destacado en Brunei y los otros cuatro de guarnición en Hong Kong.

EL KUKRI

Los Gurkhas están equipados y armados, en términos generales, en forma similar a las demás unidades regulares del Ejército británico. La única excepción la constituye el kukri, el arma nacional del Nepal.
Este inconfundible cuchillo tiene diversos tamaños, pero todos poseen en común la hoja curva que le caracteriza. Dicha hoja empieza en el mango con una forma redonda y estrecha que luego se ensancha en forma plana hasta terminar en una afilada punta. El borde interior de la hoja es romo y muy grueso, pero el exterior se mantiene afilado como una hoja de afeitar gracias al continuo afilado. La hoja está fabricada con acero de alta calidad y como el peso del arma está en su parte posterior, el kukri es muy eficaz cuando se lanza.
Originalmente era un cuchillo de múltiples usos: puede ser empleado para excavar en la tierra, para hacer leña y también para utilizarlo como arma de combate muy eficaz. En espacios reducidos el kukri puede manejarse mejor que una bayoneta unida a un fusil y, además, las heridas que produce son más importantes. Desde los primeros días de su pertenencia al Ejército británico, los Gurkhas han mostrado su afición a llevar el kukri en el cinto junto con las demás partes del equipo reglamentario. En esta posición el kukri puede ser extraído rápidamente para ser utilizado. Aunque el kukri es un arma eficaz y que ha demostrado ser de utilidad en muchas ocasiones, su efecto psicológico en el combate ha sido enorme y en muchas ocasiones el enemigo ha preferido huir antes de hacer frente al cuchillo de los Gurkhas.

Al desembarcar en San Carlos la mañana del 1.° de junio, la Compañía D marchó inmediatamente a ocupar sus posiciones en la montaña Sussex. El resto del batallón voló a las zonas de Darwin y Goose Green para relevar al II Paracaidista. Baliprasad recordaría más tarde el cálido recibimiento:

«Darwin acababa de ser tomado el día anterior por nuestros compañeros de armas del II Batallón Paracaidista. Nos saludamos mutuamente con apretones de manos y bromas. Los civiles estaban también muy contentos de vernos y nos ofrecían té caliente y café que nosotros agradecíamos.»

Durante la semana que siguió se enviaron patrullas a pie y en helicópteros desde Goose Green para limpiar de soldados argentinos las colinas de las Malvinas.

Por fin, después de todo, hubo ocasión de llegar a las manos con el enemigo.

El 7 de junio una pequeña fuerza mandada por un oficial subalterno de la Sección de Reconocimiento del batallón, logró hacer prisioneros a siete argentinos. Más tarde, después de permanecer emboscados pacientemente toda la noche, capturaron a tres más en las primeras horas de la mañana siguiente. La patrulla enemiga estaba armada con misiles Red Eye contra helicópteros.

Para entonces el tiempo había empeorado mucho, trayendo un viento fortísimo y abundantes lluvias. El jefe del batallón anotó en su diario: «todo el mundo está chorreando agua». Sus palabras son repetidas por Baliprasad:

«Todas nuestras ropas estaban empapadas y así seguirían estando, mientras el helado viento del Antártico nos hería hasta los huesos, no importa el número de jerseys que llevásemos encima. Hacía más frío y había más humedad que en diez inviernos ingleses juntos. Y eso que decían que sólo era el principio.»

A pesar de este espantoso clima, los Gurkhas continuaron progresando. El 9 de junio el batallón, —dejando a la Compañía C y a los zapadores de asalto protegiendo la zona de Goose Green— fue transportado por



Izquierda: armado con un GPMG L7A2 de 7,62 mm, este solitario Gurkha vigila las colinas que rodean Darwin en busca de indicios de la presencia del enemigo. Colocados en primera línea, los Gurkhas fueron utilizados para neutralizar la amenaza potencial que representaban las unidades argentinas que habían quedado aisladas por el rápido avance británico. En una típica operación de limpieza se empezaría por bombardear la zona donde se sospechaba que podría haber enemigos, por medio de artillería y morteros o con misiles; a continuación los soldados nepalís terminarían el trabajo irrumpiendo en ella haciendo uso de sus fusiles, subfusiles y granadas de mano. Abajo: Gurkhas celebrando con júbilo la rendición de los argentinos el 14 de junio de 1982. El cañón de 20 mm que aparece con ellos, formaba parte de las armas que cayeron en manos de los británicos después de la ocupación de las últimas posiciones enemigas en los alrededores de Puerto Stanley.

aire y por mar a la zona de Fitzroy-Bluff Cove. El tiempo continuaba siendo malo incluso allí. De todos modos, la unidad no permanecería en Bluff Cove mucho tiempo. Al siguiente día la Compañía B, a la que Baliprasad había sido agregado, fue embarcada en un transbordador y navegó durante unas diez millas antes de que se le ordenase regresar a Goose Green. Más tarde se supo que el súbito cambio de órdenes había sido provocado por el devastador ataque aéreo de los argentinos contra dos transportes, el *Sir Galahad* y el Sir Tristam en Bluff Cove. Durante este ataque habían resultado muertos 51 hombres y otros 46 heridos. Los Gurkhas permanecieron en Goose Green hasta el día siguiente, en que fueron llevados en helicópteros a las proximidades de Bluff Cove.

Poco después el batallón se situaría cerca de las posiciones enemigas en Monte Harriet. El 10 y el 11 de junio fue bombardeado por la artillería argentina y hubo cuatro heridos, entre ellos el segundo jefe del batallón, capitán Dalbahadur Sunwar. Fue una nueva experiencia para el joven Baliprasad:

«Los proyectiles iban cayendo cada vez más cerca y no estaría diciendo la verdad si dijera que no me sentía asustado. Lo estaba de verdad pero también estaba furioso. Esta no era forma de luchar, pensaba yo, y un buen tirador nada podía en una situación como ésta.»

Pero su participación en la guerra de las Malvinas iba a terminar rápidamente. Muy poco después un proyectil hizo explosión junto a su trinchera. Baliprasad recordaría más tarde lo que ocurrió:

«Oí gritar a mi compañero de trinchera. La metralla le había herido en el hombro. Le dije: "Tu espalda está sangrando". El me miró y contestó: "A ti también te han dado. Tienes sangre en la cabeza". Un trozo de metralla había atravesado mi prenda de cabeza, alojándose en el cráneo.»

El 12 de junio, mientras Baliprasad y los otros heridos eran evacuados en camillas y después por helicóptero a San Carlos, la V Brigada ordenaba el ataque a los Montes Tumbledown y William. Las horas de luz de los días 12 y 13 de junio fueron aprovechadas para enviar patrullas con la misión de reconocer las posiciones enemigas, antes de que las unidades atacantes —los Guardias escoceses del II Batallón y los Gurkhas— se adelanten a ocupar sus respectivas zonas de reunión. Para entonces Baliprasad estaba a punto de abandonar las Malvinas con la dudosa distinción de ser la primera baja de los Gurkhas en esta campaña. Una vez de regreso en Inglaterra, terminaría su relato con estas palabras: «Había recorrido un largo camino desde la quietud de Bagsila (su aldea en Nepal) hasta la sangre y el estruendo del bombardeo de Bluff Cove. Un viaje increíble y, sin embargo, podía decir que había tenido suerte.»



El fuego de artillería y morteros del enemigo hirió a ocho hombres, dos de ellos gravemente

El plan de ataque preveía que los escoceses ocupasen Tumbledown mientras a los Gurkhas les correspondía tomar Monte William. Los primeros deberían iniciar el ataque a las 1,00 horas del día 14 y el ritmo de su avance determinaría la velocidad del subsiguiente ataque de los Gurkhas. Sin embargo, los guardas encontraron una fuerte resistencia desde el primer momento y el terreno, además, era difícil de atravesar, en particular durante la noche. En consecuencia, la hora de ataque de los nepaleses, originalmente señalada para las 2,00 horas, fue pospuesta hasta las 4,30. Puestos ya en marcha, los hombres se vieron obligados a avanzar muy lentamente y en hileras por culpa del terreno, en dirección a la parte oriental de Tumbledown. Aunque se había señalado la posible existencia de campos de minas, la realidad es que no se encontró ninguna. Sin embargo, un intenso fuego de artillería y morteros hirió a ocho hombres, dos de ellos gravemente.

El jefe de los Gurkhas tenía que enfrentarse a otro problema. Por un lado tenía que mantener el avance de sus hombres, mientras por otro no debía rebasar a los Guardias escoceses, quienes debían alcanzar su objetivo en primer lugar. En la confusión del ataque, su Compañía C cambió unos disparos con los escoceses y un rebote alcanzó en el pecho a un oficial de la Compañía D. Finalmente la Compañía D consiguió llegar al pico más alto del extremo oriental de Tumbledown, tomando buenas posiciones de tiro. Iba haciéndose de día cuando las otras compañías atacaron Monte William, si bien sólo para encontrarse con que los argentinos se habían retirado dejando tres prisioneros y un montón de cadáveres dentro y fuera de las abandonadas trincheras. Según las propias palabras de Morgan:

«Fue decepcionante. Pero estoy totalmente convencido de que ellos sabían que iban a ser desbordados sin poder evitarlo. Y de que todavía no habían visto de cerca a los Gurkhas. Un prisionero nos informó del gran temor que les infundía la idea de enfrentarse a nosotros.»

Al amanecer había banderas blancas ondeando sobre Stanley. El mayor general Menéndez, comandante en jefe argentino, estaba negociando la rendición con su homólogo británico, el mayor general Jeremy Moore. Y la presencia de los Gurkhas en las islas Malvinas no iba a prolongarse por más tiempo. Después de concentrarse en la zona de Darwin-Goose Green sólo transcurrirían unos pocos días para que se iniciase su regreso a Gran Bretaña. Fue lamentable que el único muerto de la campaña lo fuese precisamente en esta fase final. El cabo Buddhaparasad Limbu resultó mortalmente herido mientras desactivaba una trampa «Cazabobos». Limbu, que sería el único Gurkha que permanecería para siempre en las Malvinas, fue enterrado en el cementerio de Stanley, tributándosele honores militares.

El batallón hizo su viaje de regreso en el *Uganda*. Y al llegar a Inglaterra se vio sorprendido, primero por el tumultuoso recibimiento que le esperaba en Southampton, y a continuación por el que recibió al atravesar las calles del pueblo de Fleet, cerca de su acuartelamiento de Church Crookham. Sin embargo, muchos de los hombres del batallón se sentían desilusionados por el desarrollo de la campaña. Después de soportar toda clase de privaciones, sometidos a la fuerte tensión previa a la lucha en las operaciones de Tumbledown, luego sin embargo la ocasión de combatir se había esfumado. Esta sensación venía reforzada por la evidencia de que no habían tenido ocasión de demostrar su valía en el campo de batalla. Pese a todo, su simple presencia había ayudado a acelerar el final de la lucha sin necesidad de pérdidas inútiles por cualquiera de los dos bandos.

Los Gurkhas no perdieron un solo hombre en combate durante toda la campaña y sólo tuvieron nueve heridos en acción, un oficial y ocho soldados.

El entonces coronel honorario de su regimiento, E. D. Smith, envió a los Gurkhas el siguiente mensaje unos meses después:

«Estoy orgulloso de que hayáis añadido el honor de una batalla más a la larga lista del regimiento. Me sentía muy orgulloso de ser vuestro coronel mientras el I Batallón participaba con tanta distinción en la guerra de las Malvinas. Mi enhorabuena, Séptimo.



LOS COMANDOS SUBMARINOS DE ITALIA

La más eficaz unidad especial de la Marina Real italiana fue la División Submarina de la 10.ª Flotilla MAS. Esta renombrada unidad estaba dividida en pequeños equipos que empleaban torpedos manuales como su principal arma. El primer «torpedo humano» verdadero apareció en 1936 cuando se realizaron algunas pruebas en el puerto de La Spezia con un prototipo creado por los subtenientes Tesei y Toschi. Un equipo, denominado Grupo H, recibió el encargo de perfeccionar su empleo y cuando en 1940 se formó la 10.ª Flotilla MAS, empezaron a realizarse las primeras operaciones con torpedos. Pero los equipos de comandos submarinos no cosecharon buenos resultados al principio. Una incursión contra Alejandría, en agosto de 1940, terminó en un desastre cuando el submarino nodriza fue hundido por un avión enemigo. En septiembre se perdió otro submarino después de que los equipos que habían atacado Gibraltar y Alejandría no encontraron ningún blanco para sus torpedos. Un intento de destruir el *Barham*, en noviembre del mismo año, fracasó por el estado defectuoso de los torpedos y de los aparatos de respiración bajo el agua. Dos nuevos ataques, en mayo y julio de 1941; el segundo, efectuado contra Malta, con grandes pérdidas humanas. Pero en septiembre de 1941 los hombres de la 10.ª Flotilla conseguían al fin hundir el petrolero *Dinby Dale* en Gibraltar y algo más tarde, en diciembre, dañaron los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant*. La unidad de torpedos contabilizó en su haber el hundimiento de 28 embarcaciones.

TORPEDOS HUMANOS

Deslizándose entre las defensas del puerto de Alejandría, los hombres ranas italianos, montados en sus torpedos humanos, realizaron un intrépido ataque a dos acorazados de la Flota de la Marina británica en el Mediterráneo, el *Queen Elizabeth* y el *Valiant*.

A los pocos minutos de que el submarino italiano *Sciré* abandonase su base en la isla griega de Leros, una radio clandestina estaba ya transmitiendo la noticia a los británicos. Su comandante, el capitán conde Julio Borghese sabía perfectamente que los resentidos isleños estarían comunicando su partida al enemigo. El *Sciré* transportaba tres grandes contenedores cilíndricos situados en su cubierta, conteniendo cada uno un SLC (Siluto Alenta Corsa, o torpedo silencioso). La salida del submarino, con su inconfundible silueta, sólo podía significar una cosa para la Inteligencia británica: un ataque a Alejandría. Era la noche del 17 de diciembre de 1941.

Lejos ya de Leros, Borghese ordenó marchar a toda velocidad y el *Sciré* alcanzó rápidamente los 17 nudos, dejando un brillante rastro en las olas según atravesaba la silenciosa oscuridad hacia Alejandría. Estaba ansioso por acercarse todo lo posible a la base británica en Egipto aprovechando las horas de la noche, sabiendo que el enemigo ya habría ordenado la búsqueda submarina y que muy pronto tendría que sumergirse buscando la protección de las profundidades. Normalmente las aguas cerca de Alejandría hacían casi inevitable la fácil detección de los sumergibles, pero la incursión había sido planificada para coincidir con la inundación del Nilo, que anegaba de lodo el mar varias millas fuera del delta. El ataque había sido preparado meticulosamente desde el principio hasta el final. Se habían invertido meses enteros estudiando el modelo construido con todo detalle de la base naval inglesa y todos los entrenamientos se habían mantenido en secreto en el Cuartel General de la 10.ª Flotilla MAS de La Specia, en Italia. Y estas medidas de seguridad habían resultado muy eficaces; los británicos carecían de información alguna sobre el ataque.

Mortificados por las humillantes derrotas sufridas en Tarento en noviembre de 1940 y en cabo Matapán en marzo de 1941, la Marina italiana estaba ansiosa por nivelar la balanza del poder naval en el Mediterráneo y elevar la decaída moral de su flota. Por esta razón, se había concebido un atrevido plan para hundir dos o tres de los acorazados que quedaban en el Mediterráneo mientras permanecían en el puerto de Alejandría, el *Queen Elizabeth* y el *Valiant*. El tercero, aunque todavía no lo sabían los italianos, había sido hundido por un submarino alemán —el *Barham*.

A las 20 horas del 18 de diciembre Borghese situó el *Sciré* a profundidad de periscopio, hizo una rápida exploración de 360 grados en el horizonte y después dio la orden de «soltar todo el lastre». Según el aire entraba a toda presión en los tanques, expulsando el agua que contenían, hizo emerger el submarino poco a poco hasta asomar la torre de mando sobre la superficie. Borghese y los vigías observaron ansiosamente el horizonte, comprobando que estaban a unos 10 km del puerto de Alejandría. El comandante del *Sciré* se preguntó si el ruido de los tanques de agua no habría delatado su presencia. Apremió a los seis hombres rana del grupo de ataque para que descendiesen a la cubierta por la escalerilla de la torre, donde desconectaron los cables que habían estado cargando los motores de los SLC con las baterías del *Sciré*. Seguidamente sacaron las pequeñas naves de los contenedores. Parecían seres procedentes de otro planeta enfundados en sus flojos trajes de lona engomada, las grandes gafas subidas sobre los puntiagudos cascos y los aparatos de respiración sobre el pecho. El jefe del grupo, el teniente-capitán Luigi de la Penne, era todavía demasiado joven para mandar su propia nave, pero su pasión por los submarinos le había impulsado a no perder la oportunidad de unirse a la MAS y a la edad de 24 años ya se había ganado una sólida reputación por su temeridad e iniciativa. En su última misión, que había sido un fracaso, había perdido su SLC, por lo que en estos momentos lo que más deseaba era rehabilitarse hundiendo los acorazados británicos.





Ataque al puerto de Alejandría

10.ª Flotilla MAS, Marina Real italiana: 18-19 diciembre de 1941

La noche del 18 de diciembre de 1941 el submarino italiano *Sciré* soltó tres torpedos humanos del tipo SLC, tripulados cada uno por dos hombres, cerca de Alejandría. Algunas horas más tarde los equipos submarinos consiguieron penetrar en el interior de la base naval británica allí existente. Los torpedos hicieron explosión a las 06,00 horas del día 19 poniendo fuera de combate a los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant*, además de dañar seriamente al petrolero *Sagona* y al destructor *Jervis*, que estaba a su lado.

Aeródromo de amerizaje
Muelle del arsenal
Desembarcadero central
Muelle Mahrussa
Rompeolas exterior
Puerto de carbón
Crucero
Muelle flotante
Valiant
Sagona
Desembarcadero de petróleo
Red antisubmarina
Queen Elizabeth
Lorraine
Desembarcadero de madera
Desembarcadero para cuarentenas

Clave
El *Sciré*
Los SLC
Martolotta y Marino
Merceglia y Schergat
De la Penne y Bianchi

Abajo: el *Sciré* transportaba tres porta-torpedos, uno delante y dos junto a la torre de mando.

Arriba: las incursiones de los torpedos humanos fueron siempre una seria amenaza para los buques aliados anclados.

Los hombres rana subieron rápidamente a sus naves y las enfilaron en dirección a Alejandría. El silencio de la fría noche de diciembre, oscura como boca de lobo, sólo era rota por el suave zumbido de los motores eléctricos y el apagado ruido que hacían las hélices al girar. Detrás de ellos se oyeron unos susurros deseándoles buena suerte, seguido del sonido metálico producido al cerrarse la escotilla de la torre de mando. Borghese no tenía ningún deseo de permanecer mucho tiempo en una situación tan expuesta. Otro submarino, el *Topazio*, esperaría cerca de Rossetta la noche siguiente para recoger a los hombres rana si conseguían escapar a mar abierto.

Los tripulantes de los tres SLC se movieron lentamente hacia la entrada del puerto. Iban unidos por un cable que les mantenía separados unos pocos centímetros y sus cabezas apenas destacaban de la superficie del mar. Ahora iban a poner en práctica



En diciembre de 1941 los acorazados *Queen Elizabeth* (a la izquierda, en Alejandría) y *Valiant*, cada uno de ellos con 16 cañones de 15 pulgadas, constituían el orgullo de la Flota británica del Mediterráneo. Ambos fueron seriamente dañados y puestos fuera de combate por varios meses a consecuencia del ataque que sufrieron por los torpedos humanos italianos.

lo que se había preparado durante meses y sabían perfectamente lo que tenían que hacer. Sin embargo, el intenso frío del agua era mayor de lo que habían imaginado, pese a estar protegidos por sus trajes de goma. El objetivo de De la Penne y su acompañante buceador, el marinero Emilio Bianchi, era el *Valiant*, un acorazado de 32.700 toneladas; el capitán Antonio Marceglia y su compañero Spartaco Schergat, debían hundir el gemelo del *Valiant*, el *Queen Elizabeth*; y el tercer SLC, que transportaba bombas incendiarias y estaba tripulado por el capitán Vincenzo Martelotta y el sargento Mario Marino, tenía como misión atacar un petrolero lleno de combustible.

Tras dos interminables horas de navegar por las heladas aguas, la luz del faro de Ras-al-Tin surcó la oscuridad reinante, barriendo el lugar donde se encontraban. Los hombres se sumergieron instintivamente sin pensar en que no teniendo fuera más que sus cabezas, su localización era casi imposible. De la Penne, con los nervios en tensión, ordenó detenerse unos instantes. Devoraron como lobos las provisiones que llevaban y reanudaron la marcha.

Una hora más tarde, mientras orillaban la pared del malecón que bordeaba la entrada del puerto, oyeron de repente un sonoro estallido justamente delante de ellos. Escudriñando en la oscuridad, los italianos sólo pudieron distinguir una tenue línea de fosforescencia. Un barco se dirigía hacia ellos. Tres minutos después hubo otro estampido más fuerte y después un tercero aún más violento que hizo estremecerse a los SLC. Un buque de vigilancia se estaba aproximando, lanzando cargas de 10 kg por la borda a intervalos regulares con la intención de eliminar a cualquier buceador que hubiese en aquellas aguas.

Una bomba hizo explosión a unos 50 metros y los SLC saltaron con violencia. La siguiente explosión seguramente los destruiría. Y si los torpedos reventaban, el barco enemigo también resultaría destruido, las redes de acero que obstaculizaban su paso se abrieron y tres brillantes destructores, una parte de la patrulla que buscaba al *Scirè*, avanzaron muy despacio por el canal. Los italianos se apartaron de su paso con toda rapidez, a un metro escaso de los cascos de los buques, balbuceando entre las aguas. Si hubiesen tenido puestas sus caretas, los reflejos de sus gafas de cristal quizás hubiesen delatado su presencia a los británicos.

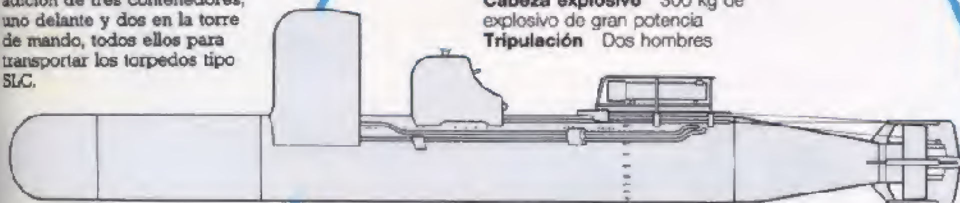
Una vez dentro del puerto, De la Penne dio la señal para iniciar los ataques. Se deshicieron del cable que les mantenía unidos y se dirigieron hacia el *Valiant*. Los agentes italianos en Alejandría habían localizado con toda exactitud la situación del acorazado y pudieron ver su enorme masa emergiendo a menos de un kilómetro. Es decir, a poco menos de media hora a través de las sucias aguas del puerto, llenas de basura y de restos de petróleo. Un nuevo sonido les dio la posición de la red antisubmarina del *Valiant* entre el oleaje: un artificio de cuerdas con bolas de acero de 20 cm de diámetro. El paso del SLC sobre la red fue muy ruidoso, pero todo estaba tan silencioso como una tumba en el barco inglés, que obviamente no había sido alertado. Sumergiéndose a una profundidad de cinco metros, De la Penne avanzó hacia el centro del casco del *Valiant*, chocando con un sonido sordo. Parecía imposible que nadie lo hubiese oído. El jefe del grupo de ataque, con sus manos paralizadas por el frío, se encontró que era incapaz de parar el motor y su SLC

EL TORPEDO HUMANO

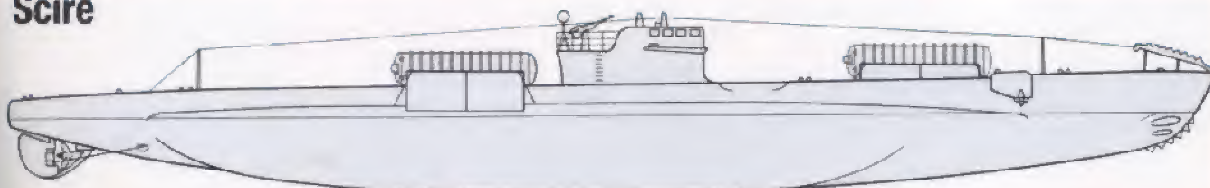
A diferencia de los torpedos convencionales el torpedo «humano» fue ideado fundamentalmente como un medio para acercar una potente carga explosiva a un blanco naval bien defendido sin que fuese detectado. Tenía forma alargada y consistía en un vehículo submarino propulsado por un motor con una tripulación de dos hombres —piloto y buceador— sentados en él a horcajadas. La sección delantera, en su totalidad, comprendía una ojiva armada de 300 kg de explosivos dotado de una espoleta de tiempo. Al llegar al objetivo el torpedo se desprendía de la hélice propulsora y era colocado contra su casco por medio de cables de acero y sujeto a él con pinzas magnéticas. Las dos hélices propulsoras eran movidas por un silencioso motor eléctrico alimentado con baterías que proporcionaban una velocidad de poco más de dos nudos en una distancia de 24 kilómetros. La profundidad máxima era de 25 m, por debajo de la cual sus placas de metal podían hundirse por la presión del agua. Para mantener la profundidad de la navegación el torpedo poseía dos tanques de inmersión, uno a proa y otro a popa, y un tercero operado manualmente. Pero lo normal era que se mantuviese casi a ras de la superficie del agua. La nave era gobernada mediante un sistema de mando que actuaba sobre unos timones. Los tripulantes vestían trajes de goma y llevaban respiradores de oxígeno. El torpedo contaba con instrumentos cortantes para atravesar las redes de las defensas enemigas. Una vez cumplida su misión los hombres podrían escapar en su vehículo, pero en la práctica muy pocos pudieron evitar ser capturados.

Abajo: un torpedo humano del tipo de los transportados por el *Scirè*. Más abajo: durante 1940-41 el *Scirè* sufrió la adición de tres contenedores, uno delante y dos en la torre de mando, todos ellos para transportar los torpedos tipo SLC.

Longitud 6,7 m
Diámetro 53,3 cm
Peso 1.200 kg
Propulsión Motor eléctrico de 1,6 HP
Velocidad máxima 4,5 nudos
Autonomía 24 km a 2,3 nudos
Profundidad máxima 25 m
Cabeza explosivo 300 kg de explosivo de gran potencia
Tripulación Dos hombres



Torpedo humano tipo SLC



se hundió 17 metros hasta el fondo, dio una vuelta y entonces se posó en el barro del fondo del puerto. Su buceador Bianchi, ya había abandonado su asiento y estaba en el otro costado del buque colocando las pinzas magnéticas.

Hundido hasta el pecho en el viscoso lodo, De la Penne miró a su alrededor, pero no había ninguna señal de Bianchi. Sólo podía suponer que a esa profundidad el oxígeno puro le había producido un desmayo, flotando hacia la superficie. Pataleando en el barro, De la Penne nadó hacia arriba y echó una rápida ojeada a su alrededor. Bianchi no estaba a la vista. Vio que todavía reinaba la tranquilidad a bordo del *Valiant* y se sumergió silenciosamente otra vez. El SLC, con sus 1.200 kg estaba totalmente hundido en el barro con las hélices enredadas en un cable de acero. Tiró con todas sus fuerzas del torpedo, intentando desesperadamente colocarlo debajo de la quilla del acorazado, pero esto parecía imposible. Pero entonces el torpedo empezó a moverse. Sólo un centímetro, pero se movió. «Hice otro agotador esfuerzo» —escribió De la Penne en su relato— «y así, centímetro a centímetro, invirtiendo en ello casi una hora pude al fin situarlo debajo del buque.»

Cegado por el sudor que corría por su rostro y afectado por la euforia del oxígeno a esa profundidad, De la Penne abrió su careta que inmediatamente se llenó de agua. No había forma de expulsarla y se vio forzado a tragar aquella agua ponzoñosa del puerto para vaciarla. Luego puso en funcionamiento la espoleta , cubrió el panel de instrumentos del SLC con barro y agotado y medio desmayado, luchó por salir a la superficie. Allí fue recibido por una lluvia de balas procedentes del ahora alertado *Valiant*, pero lanzándose sobre la cadena del ancla del barco encontró a Bianchi sujeto a ella y a salvo. Unos minutos después, un bote del *Valiant* vino a por ellos. Los italianos fueron atados sin contemplaciones y llevados a la presencia del oficial de servicio. Sintieron un gran alivio cuando éste les tomó por paracaidistas y les envió a tierra para ser interrogados. Una vez allí su suerte les abandonó. Interrogados por el comandante «Buster» Crabbe —un famoso hombre rana él también, que en los años cincuenta desaparecería en circunstancias misteriosas mientras buceaba debajo de un crucero soviético que realizaba una visita de cortesía a Portsmouth—, De la Penne fue reconocido. Enviados de vuelta al *Valiant*, los italianos fueron interrogados a fondo por su comandante, el capitán Morgan. De la Penne se negó a proporcionar ninguna información fuera de lo estipulado por la Convención de Ginebra —«Soy el teniente-capitán de la Marina Real italiana y nada más puedo decirle»— y fue bajado a un depósito de municiones y mantenido bajo vigilancia. Para su espanto se dio cuenta de que el depósito estaba situado justamente encima de la cabeza explosiva del SLC.

Abajo: el teniente-capitán Luigi de la Penne, jefe del equipo de hombres rana que atacó la base naval de Alejandría el 18 de diciembre de 1941. Tras la rendición de Italia, De la Penne participó en las incursiones británicas contra las bases navales alemanas en su país. Abajo: buques británicos anclados en el puerto de Alejandría, constituyendo el objetivo de los torpedos submarinos italianos. Intercalado: un equipo de torpedo con su grotesco aspecto y su mortífera carga moviéndose silenciosamente bajo la superficie del agua.



Faltando sólo 15 minutos para la explosión, claramente consciente de la presencia de la bomba bajo sus pies, De la Penne pidió ser llevado nuevamente ante el comandante de la nave. Después de informarle de la inminencia de la explosión, el italiano se negó a dar la situación exacta del SLC y fue devuelto al depósito de municiones. Bianchi ya no estaba allí. En la agonía de una espera que nunca podría olvidar, recuerda De la Penne: «Pensé en todo lo que había hecho y recé, muy rápidamente. Y entonces llegó la explosión.» Cuando recuperó el conocimiento estaba envuelto por los acres vapores de la explosión. Milagrosamente estaba vivo y, más aún, la escotilla había saltado por los aires. En un instante estaba trepando por los escombros hacia la confusión de la cubierta superior. Estaba contento de estar vivo y sabiendo que iba a ser un glorioso día. Mientras el sol ascendía por detrás del *Queen Elizabeth*, anclado 500 m más allá, hubo un súbito destello y el ruido de una explosión voló sobre las aguas hacia ellos. Marceglia y Schergat habían tenido éxito. El equipo se dirigió hacia las medio derruidas escaleras del viejo puerto y pudo llegar a alcanzar Rosetta, pero allí fueron detenidos al intentar cambiar el dinero británico que se les había proporcionado. Carecía de valor en Egipto, algo ignorado por los servicios de información italianos.

El tercer equipo de torpedos colocó su carga en el petrolero *Sagona*, pero para entonces el puerto había sido alertado y Martelotta y Marino fueron capturados al desembarcar en el viejo puerto. El *Queen Elizabeth* se posó en el fondo, con una cubierta asomando un pie aproximadamente por encima de las aguas. El *Valiant* pareció que iba a zozobrar pero con gran disgusto de De la Penne se enderezó y también se posó sobre el fondo.

El submarino *Topazio* esperó en vano cerca de Rosetta. Los buceadores italianos fueron interrogados y luego embarcados hacia un campo de prisioneros en Palestina. Irónicamente las fotografías no revelaron la extensión de los daños que habían causado y los italianos no pudieron aprovechar su éxito. Sin embargo, los hombres rana habían vengado las grandes derrotas de Tarento y Matapán, poniendo fuera de combate a los dos acorazados que quedaban de la fuerza mediterránea de Gran Bretaña por muchos meses.

EL SITIO DE KHE SANH





US MARINES
VIETNAM

Entre 1954 y 1962 los US Marines habían proporcionado solamente un pequeño grupo asesor para trabajar con el Marine Corps de Vietnam del Sur. Al principio de 1960, un escuadrón de helicópteros de marines fue destacado a Vietnam para apoyar a las fuerzas survietnamitas en la guerra contra el Viet Cong. Durante los tres primeros años, los turnos de los escuadrones de marines fueron rotatorios por cada seis meses, hasta febrero de 1965, cuando el presidente Lyndon Johnson decidió enviar a la guerra de Vietnam tropas terrestres. Un mes más tarde, elementos de la Tercera División aterrizaron en Da Nang y más unidades continuaron llegando durante el verano de 1965, incluyendo elementos de la Primera División de Marines. En agosto, los Regimientos de Marines n.° 3, 4, 7 y 9 apoyados por cuatro grupos aéreos de marines, operaron en Vietnam y fue lanzada su primera gran operación —Starlite—; más de 1.000 Viet Cong fueron muertos. En enero de 1966 los supervivientes de la Primera División fueron desplegados y los marines continuaron apoyando a las fuerzas survietnamitas en grandes operaciones de pacificación. 1966 también vio la llegada de la 5.ª División de Marines, incluyendo el Regimiento de Marines n.° 26 que tuvo que aguantar lo más duro de la lucha de Khe Sanh. A finales de 1967, había en activo en Vietnam 21 batallones de 3 divisiones de marines.

En 1968, 6.000 marines americanos fueron sitiados dentro de la base de Khe Sanh. William Dabney, capitán al mando de una cota vital cercana a la posición, describe la forma en que sus hombres resistieron a medida que aumentaba la presión y se intensificaba el bombardeo

El francotirador estaba bien protegido en lo alto de una colina unos 400 m al norte de nuestra posición en la parte sur de la cota 881, que lo convertía en una posición con ventaja para un fuego de fusil eficaz. Había estado allí alrededor de una semana. Disparaba sólo de vez en cuando si la visibilidad era buena y se le ofrecía un buen blanco. Con unos veinte cartuchos, había matado a dos marines y herido a media docena de ellos. Tenía paciencia, esperaba que debido a una misión de la artillería asomaran al exterior los sirvientes o que surgiera una evacuación de heridos en helicópteros —los camilleros eran blancos perfectos al avanzar dando traspiés por la accidentada zona de aterrizaje y acercarse al helicóptero con su cargamento. Un día despejado, se había lanzado napalm en el área donde sabíamos que debía estar, pero al día siguiente él estaba de vuelta.

Pero no era lo suficientemente cuidadoso. Durante una tarde tranquila, un tirador de ametralladora vio un pequeño movimiento en una mata. Se había calculado que el francotirador tenía un refugio y estaba bien protegido del fuego de armas portátiles y así el tirador disparó para mantenerlo pegado al agujero, mientras solicitaba ayuda de algo más pesado. Un cañón sin retroceso de 106 mm, el arma de alcance medio contra carros, se trajo por el interior de la trinchera desde la parte sur de la colina en donde cubría la única entrada posible de carros a nuestra disposición y tenía vistas sobre la posición del francotirador. Siguiendo las indicaciones precisas del tirador, una granada de alto explosivo plás-

tico, diseñada para volar la cadena o la torreta de un carro, hizo explosión en el matorral, convirtiendo en un cráter el pozo del tirador y en pulpa deforme a su ocupante.

La cota del francotirador estaba demasiado alejada para que los americanos instalaran un puesto avanzado y se pudiera mantener con seguridad, y puesto que los norvietnamitas podían moverse con relativa impunidad durante la noche y en la niebla, pronto fue reemplazado. Al cabo de 10 días, el segundo francotirador mató a uno e hirió a otros varios marines. Inevitablemente también fue descubierto. Otra vez el 106, un cráter y una masa deforme.

Al cabo de dos días empezaron los tiros de nuevo. Ahora los artilleros y los camilleros estaban muy preocupados. Cualquier exposición superior a unos pocos segundos producía el silbido cortante de una bala de fusil. Pero pronto se localizó al francotirador, y los sirvientes de nuevo con su 106 alrededor de la colina. Mientras el tirador apuntaba pacientemente al sitio que se le había indicado por el observador, un soldado joven, agazapado en la trinchera, comentó que el tercer francotirador había estado en su puesto durante una semana, había hecho casi tantos disparos como sus predecesores, pero no había alcanzado a nadie. Sugirió que le dejáramos estar, pues si le volaba, los norvietnamitas le reemplazarían y su sucesor podría ser mejor. Esta idea gustó y el 106 fue retirado.

Durante algún tiempo los marines se divertían haciendo ondear los «Maggie's drawers» —un paño rojo que es la señal tradicional de fallo en el campo de tiro de fusil— cada vez que el francotirador hacía fuego, pero se llegó a pensar que este tirador no era quizás tan malo sino que era astuto. Conocía lo que les había sucedido a sus predecesores y lógicamente hacía cuanto podía para evitarlo. Tenía que disparar con regularidad para satisfacer a sus superiores, pero puesto que ellos nos podían enterarse si se hacía blanco o no, su actuación normal era la de fallar deliberadamente, teniendo así contentos a sus oficiales sin provocar nuestra respuesta. Así que para apoyar lo que se suponía que era su estratagema, dejaron de burlarse de él, y a veces incluso simulaban bajas. Permaneció allí durante el resto de la batalla (unos dos meses), hacía fuego con regularidad y nunca hirió a nadie.

La cota 881 sur (881 S) era una de las cotas altas con vistas sobre la base de Khe Sanh, el puesto avanzado más remoto de los marines en el borde noroeste de Vietnam del Sur que cayó bajo el ataque de dos divisiones de norvietnamitas a principios de 1968. Los marines en Khe Sanh habían hecho un estudio detallado de la batalla de Dien Bien Phu, en donde las fuerzas francesas en Indochina habían sufrido una derrota aplastante en 1954 a manos del Viet Minh. Los franceses habían cometido la gran equivocación de permitir que el Viet Minh acumulara cantidades masivas de artillería que hicieron estragos en las defensas francesas y los marines dedujeron que era crucial impedir que el enemigo ocupara las cotas que rodeaban Khe Sanh para llevar a cabo con éxito la defensa de la base.

Este era «Territorio Indio», en términos de los jóvenes marines en Khe Sanh

No todos las cotas ofrecían posibilidades para la defensa, pero había suficientes para proporcionar a los marines puestos de observación sobre las rutas probables de avance de los norvietnamitas sobre nuestra base desde sus zonas de estacionamiento al oeste de Laos. Ninguna más crítica ni expuesta que la

Marines en la base principal de Khe Sanh buscan cobijo precipitadamente, dispuestos a aguantar lo peor de otra cortina de fuego de la artillería de Vietnam del Norte. Todo el tiempo que duró el asedio, Khe Sanh resistió el impacto de más de 1.000 proyectiles por día. Abajo, a la izquierda: un destacamento transporta a mano un pesado cañón sin retroceso de 106 mm a una posición avanzada en una colina. Normalmente, desplegada como un arma contracarro, el 106 demostró ser extremadamente valioso para eliminar a los francotiradores enemigos, ocultos en pozos profundos en las laderas frente a las posiciones de las colinas en poder de los marines. Abajo, a la derecha: mientras que la base principal nunca fue asaltada por la infantería, los puestos de la colina fueron testigos de lucha cuerpo a cuerpo de la infantería, cuando los vietnamitas del norte intentaron arrebatar estas posiciones cruciales a las unidades de marines tipo compañía que las ocupaban. Tan dura fue la lucha por estas cotas, que los marines que mantenían la cota 881 S a veces sufrieron un 50% de bajas durante la batalla de Khe Sanh.



881 S, una cota de laderas con fuertes pendientes elevándose 500 m. desde los valles que la rodeaban situada a unos 8 km al oeste de la base. Había sido el escenario de una lucha sangrienta el año anterior, cuando los marines, que atacaron, finalmente, se habían apoderado de ella, después de varios costosos asaltos, y los bombardeos masivos así como la concentración de artillería que ayudaron a conseguirlo, dejaron sus pendientes desprovistas de vegetación, llena de cráteres y de nidos de armas destrozadas en los que los soldados norvietnamitas que quedaron se hallaban todavía sepultados. La cota tenía vistas sobre la ruta 9, la antigua autopista francesa que rodea desde Khe Sanh a través de la cordillera de Laos hasta Tchepone. Este era «Territorio Indio», en términos de los jóvenes marines en Khe Sanh.

Había también una carretera que desde la base se dirigía al este hacia el bastión de los marines en la costa, de 24 km a través de estrechas gargantas y varios puentes que había sido cortada por el Ejército norvietnamita unos meses antes. Todos los suministros tanto para la base principal como para las posiciones de la colina tenían que ser transportados por aire. La base tenía una pista de aterrizaje de estera de acero y antes de que el llamado «sitio» hubiese empezado, los aviones de carga C-130 aterrizaban regularmente con suministros. Después de que el fuego antiaéreo del Ejército del Vietnam del Norte resultara demasiado intenso para permitir tales aterrizajes, la base tenía que ser abastecida por lanzamientos en paracaídas. El agua en la base se obtenía de corrientes subterráneas.

La táctica consistía en dirigir un fuego masivo contra cualquier posición o formación enemiga observada o sospechada

Las colinas circundantes, sin embargo, con sus pequeñas superficies sólo podían ser avitualladas con helicóptero y era necesario un suministro continuo pues los marines mantenían solamente las crestas, lo que significaba que no tenían acceso al agua. El enviar un grupo de aguadores a la corriente de agua más cercana, era exponerse al fuego enemigo.

Si el grupo de aguadores sufría bajas —lo que probablemente sucedería— necesitaría refuerzos para abrirse camino de regreso luchando, hasta la parte superior de la cota cargados con sus heridos, y la única fuerza que podía prestar ayuda era la unidad que mantenía la cima de la colina; esto a su vez suponía abandonar la misión principal de estas unidades que era mantener las colinas asignadas; ir a buscar agua era un riesgo demasiado grande.

En cualquier caso, no era tácticamente prudente entablar combates en la parte baja de las pendientes puesto que la mayor ventaja de los marines estribaba en la ocupación de posiciones fijas y a su alrededor, una zona de «fuego libre». Con artillería virtualmente ilimitada y apoyo aéreo disponible no era necesario maniobrar sobre el terreno para deshacerse de las fuerzas enemigas ya que el hacerlo así sólo complicaba la coordinación de las armas de apoyo. La táctica más sencilla y la de mejor resultado consistía en mantener las cotas, cuya situación era bien conocida de los artilleros y los aviadores, y el fuego directo y en masa con todos los medios disponibles, desde los bombarderos estratégicos B-52 hasta los morteros de 60 mm, las ametralladoras y granadas de mano para atacar a toda posible posición y formación enemiga observada o sospechada.

La cota 881 S estaba ocupada por una unidad tipo compañía, del Regimiento de Marines n.° 26 que tenía la responsabilidad total sobre la defensa de Khe Sanh, la Compañía I (India) al completo y dos secciones y, la Plana Mayor de la Compañía M (Mike). Con un pelotón de morteros de 81 mm (2 tubos), cañones sin retroceso de 105 mm (3 piezas), los defensores el 20 de enero de 1968 totalizaban unos 400 marines.



Abajo: uno de los mayores problemas con que se enfrentó el coronel David E. Lownds, comandante en jefe de Khe Sanh, fue el mantenimiento de una corriente de repuestos y equipos a la base. A mediados de febrero se había hecho demasiado costoso el aterrizaje de aviones de transporte en el aeródromo de Khe Sanh (eran como patos posados para el fuego enemigo). Los suministros eran lanzados en paracaídas en una zona al noroeste de la base, usando procedimientos LAPES y GPES. Con LAPES (sistema de extracción de paracaídas a baja altitud) el transporte de la entrega llegaba a baja altura y un paracaídas arrastraba el cargamento que por medio de rodillos salía por la puerta trasera. El GPES (sistema de extracción de paracaídas a tierra) utilizaba una cuerda de sujeción contra la que enganchaba la aeronave en su aproximación a baja altura y luego tiraba de los embalajes de suministros sacándolos por la parte trasera. Durante el asedio fueron entregadas unas 11.250 toneladas de cargamentos a los marines sitiados en Khe Sanh; sin esto la base no podría haber resistido.





La información había predicho con precisión que la intención del Ejército norvietnamita era la de sitiar o atacar Khe Sanh, y en diciembre y enero se transportaron por aire 3 batallones de unos 1.000 marines cada uno para reforzar la posición. Con un batallón de unos 300 hombres de Rangers survietnamitas y las unidades de apoyo normales, la guarnición totalizaba unos 6.000 hombres, desplegados en la base y en las colinas circundantes.

El 18 y el 19 de enero había habido escaramuzas con los soldados norvietnamitas en la parte norte de la colina por lo que se solicitó permiso para llevar la Compañía India a un reconocimiento armado para descubrir el despliegue norvietnamita y, de ser posible, derrotarle.

La Compañía salió antes del alba del día 20 moviéndose con precaución a través de una espesa vegetación y apenas había avanzado 500 m cuando sus dos secciones de cabeza, que se movían en columnas de apoyo mutuo con una separación de unos 400 m, fueron alcanzados por fuego intenso de una fuerza enemiga respetable. La sección de la derecha, bajo el mando del teniente Richard Fromme, se mantuvo en terreno favorable pero, con varias bajas, tenía que asegurar una zona de aterrizaje para evacuar a los heridos antes de poder avanzar. Cuando el helicóptero de evacuación llegó a la zona de Fromme, fue alcanzado por fuego de ametralladora, y se desvió para ir a estrellarse en un barranco contiguo. Los marines de la sección de reserva del teniente Michael Thomas, que habían seguido tras la sección de Fromme, saltaron desordenadamente desde sus posiciones e hicieron un avance relámpago de 200 m colina abajo hacia el lugar de caída del helicóptero. Su ataque fue tan repentino e inesperado que un grupo de soldados norvietnamitas sorprendidos, escondidos entre la sabana, entre la zona de aterrizaje y el punto de caída del helicóptero,

ENSEÑANDO LA BANDERA

Un extracto del *Times Herald* de febrero de 1968 proporciona una visión de la alta moral en la colina 881 S: la bandera está maltrecha, las cabezas ensangrentadas pero «los colores» (la bandera) todavía entera en lo alto de la cota 881. Una esforzada compañía de marines mandada por el capitán William H. Dabney muestra hoy al Viet Cong de qué forma responden los luchadores americanos a los rigores de la batalla en la base sitiada de Khe Sanh.
Cada día es izada una bandera americana rasgada y agujereada de balas en un palo improvisado en la cota 881 y entonces los sones apagados de una trompeta tocando «a los colores» se deja oír a través de las trincheras y terraplenes. El capitán Dabney y sus hombres permanecen firmes durante las breves ceremonias a pesar del fuego enemigo. Se pegan al suelo tan pronto como suena la última nota. La Compañía India tiene ahora el honor singular de realizar «la ceremonia de izado de bandera más peligrosa del mundo», de acuerdo con los informes de la zona de combate. Oficialmente, la bandera americana no debería izarse sola sobre territorio sur vietnamita, pero en esta situación los marines sienten que es un derecho que tienen por haber luchado por él.
Los marines piensan que puesto que fue su sangre la única que conquistó las colinas alrededor de Khe Sanh, es la bandera americana la que merece estar allí.
El capitán Dabney ha sido descrito por los reporteros en la zona como uno que «es conocido por su predisposición e instinto por lo no convencional». El capitán Dabney ha hecho otra solicitud para los «suministros» en la 881. Esta vez quiere más instrumentos musicales. Su petición al cuartel general decía: «necesidad de saxofón y trombón para completar el trío "Pie de Trinchera". Esta posición dispone de técnicos para estos instrumentos.» Un reportaje de noticias AP dice que los instrumentos no han llegado a la colina, pero sería interesante ver la reacción del Viet Cong ante una sesión de jazz americano durante la ceremonia de izado de la bandera.



77 DIAS EN KHE SANH

La base americana de Khe Sanh estaba situada en la provincia más septentrional de Vietnam del Sur, unos 23 km al sur de la zona desmilitarizada y diez km al este de la frontera de Laos. Khe Sanh fue establecida como una de la serie de bases, conocidas como «la línea McNamara», que se extendían desde la costa a la frontera laosiana. Su objeto era cortar la infiltración de tropas y suministros en Vietnam del Sur desde el norte y bloquear las incursiones de norvietnamitas procedentes de Laos a lo largo de la estratégicamente importante ruta 9. A principios de enero de 1968, fuentes de información americana apuntaron en señalar el montaje de una ofensiva norvietnamita en las provincias septentrionales y dos divisiones del Ejército norvietnamita, la 324 B y la 325 C fueron identificadas en la zona.
En la base, el comandante en jefe de los marines el coronel David E. Lownds, tenía a su disposición el primero, segundo y tercer batallones del Regimiento de Marines n.º 26, y una unidad de artillería, el primer grupo del Regimiento de Marines 13. Cuando se llevó a cabo el asedio los batallones de los regimientos 13 y 26 fueron reforzados por el primer batallón del Regimiento de Marine 9 y los Rangers 37 (un batallón survietnamita), que totalizaban unos 6.000 hombres desplegados.
Pronto se supo que el Ejército de Vietnam del Norte intentaba atacar Khe Sanh. La batalla por Khe Sanh empezó el 22 de enero de 1968 con



un bombardeo masivo de cohetes, artillería y morteros que volaron 1.340 Tm de munición en el polvorín principal. El enemigo continuó haciendo fuego sobre la base y en las posiciones de los marines en la colina 881 S durante el mes de febrero.
Los ataques de infantería estaban más bien dirigidos a los puestos avanzados en las cotas, que fueron testigos de algunas de las batallas más duras de la guerra, pero durante el asedio los americanos golpearon a los sitiadores norvietnamitas con bombas, cañones y napalm, culminando en marzo con los bombardeos de los B-52.
Khe Sanh fue liberada el 8 de abril aunque las escaramuzas en los alrededores continuaron hasta mediados del mismo mes.
Las apreciaciones sitúan los efectivos norvietnamitas durante el asedio entre 15.000 y 20.000 hombres. Desde el 19 de enero al 31 de marzo los marines perdieron 199 hombres muertos y 830 heridos, mientras que el estado mayor del general Westmoreland calculó las pérdidas de Vietnam del Norte entre 10.000 y 15.000 en la zona más bombardeada en la historia de la guerra moderna.

Arriba: bajo amenaza constante de fuego de mortero los marines prolongan el terraplén de la trinchera a lo largo de la cresta en un puesto de la colina.

saltaron y corrieron precipitadamente a ponerse a salvo sin disparar un tiro.

Los marines retiraron rápidamente a la tripulación herida del helicóptero y regresaron a una posición más protegida detrás de la colina. Los heridos posteriormente fueron trasladados a lugar seguro por otro helicóptero.

Mientras en el flanco derecho sucedían estos acontecimientos, la sección del teniente Thomas Brindley al lado izquierdo, se encontró pegada al suelo en terreno batido unos 200 m antes de llegar a un montículo, desde el cual los norvietnamitas hacían fuego. Brindley se dio cuenta de que no podía mantener su posición actual sin apoyo, y así dirigió varias barreras de artillería al montículo. Moviendo sus marines hacia la posición, cubiertos por el fuego de la artillería, lanzó un asalto clásico de infantería y tomó la colina. Pero el costo fue muy alto. Brindley resultó muerto cuando alcanzaba la cresta y, con numerosas bajas, la sección se encontró con las reservas de munición agotadas y al mando de un soldado de primera.

Una línea de tiradores enemigos atacó entonces por la parte trasera de la pendiente para reconquistar la colina, pero fue aniquilada por lanzamiento de napalm, tan próximo a las líneas de los marines que varios soldados resultaron con sus cejas chamuscadas. La situación, sin embargo, todavía era desesperada, y, con Fromme resistiendo a la derecha, se mandó la sección de reserva de Thomas a través del barranco intermedio para relevar a los marines del montículo y trasladar a los heridos para su evacuación.

Pronto se descubrió que un equipo de reconocimiento de ocho hombres agregado a la sección de Brindley se había desorientado durante el asalto y se había desviado hacia el interior de una garganta a la izquierda, en donde estaba pegado al suelo bajo el ataque de soldados enemigos. Thomas salió voluntario para buscarlos y conducirlos de regreso a la línea. Había avanzado unos 20 m cuando fue derribado por una bala enemiga. Su sargento David Jessup lo reemplazó inmediatamente, localizó el equipo y después de varios viajes transportando marines heridos, consiguió ponerlos a todos a salvo.

Al amparo del fuego de artillería, la retirada se hizo sin novedad y la Compañía India se volvió a juntar con la Compañía Mike en la colina al caer la noche, con 50 marines menos de los que tenía por la mañana.

El fuego de artillería y cohetes de gran calibre hacía estragos en la pista de aterrizaje e hicieron explosionar el polvorín principal

Alrededor de las 02,00 horas del día siguiente los norvietnamitas asaltaron simultáneamente varias de las posiciones limítrofes con fuego de infantería intensivo. La cota 881 S, sin embargo, no fue atacada. La posición ligeramente guarnecida de la aldea de Khe Sanh, unos pocos cientos de metros fuera del perímetro de la base, tuvo que ser evacuada pero las otras repelieron los asaltos, y las constantes concentraciones de artillería sobre las zonas de estacionamiento de las reservas norvietnamitas y sobre las rutas de aproximación, evitaron la explotación de sus éxitos iniciales. El porqué la 881 S, la posición más vulnerable no fue asaltada es un misterio, pero lo más probable era debido a que el reconocimiento armado de la Compañía India el día anterior había descubierto la fuerza del Ejército norvietnamita trasladándose a la posición de asalto y la habían hostigado lo suficiente para desanimarla del intento.

Durante la batalla del 21 los sirvientes del mortero de 81 mm habían disparado cerca de 700 granadas por sus dos tubos a casi el alcance máximo con objeto de cerrar la brecha en el perímetro de la cota 861, la posición vecina tres km al nordeste. Los tubos de los morteros se calentaron tanto que la carga de proyección se encendía mientras las granadas se deslizaban por el tubo, haciendo que las granadas tuvieran una dispersión fuera de lo normal y los tubos tenían que ser enfriados. A falta de agua se formó una cadena de marines para orinar en los tubos y la misión de fuego continuó hasta que con la llegada del alba ya no fueron necesarios. El olor era desagradable pero el trabajo estaba hecho. La verdadera batalla empezó en serio a la mañana siguiente, el día 22, cuando poco después del alba fue atacada la base principal por varios cientos de proyectiles de artillería y cohetes de gran calibre, causando estragos en la pista de aterrizaje y haciendo explosionar el polvorín principal. Las granadas procedían de dos puntos. El primero era la línea de piezas mortíferas de artillería —obuses de 152 mm y cañones de 130 mm— asentados en Laos al oeste y sudoeste de la base. El segundo punto de origen del fuego, de un volumen bastante superior, consistía en haces de fuego de cohetes de fabricación rusa de 122 mm, disparados en descargas simultáneas de 30 o 50 desde distintos puntos a la vez, los cuales causaban efectos devastadores en un blanco de dimensiones tan vastas como era Khe Sanh.

Al haberse perdido el elemento sorpresa sobre la 881 S, los norvietnamitas decidieron forzar a abandonar la citada cota cortando los abastecimientos.

El Ejército norvietnamita empezó por asentar sus morteros de 120 mm a unos 5.000 m al oeste de la cota 881 S, emplazándolos bien enterrados en túneles estrechos excavados con las inclinaciones apropiadas para que las granadas salieran en la trayectoria conveniente. Era imposible detectar estos morteros desde el aire y sólo un impacto directo en el mismísimo pozo por una potente granada o un proyectil de artillería de gran calibre podía destruirlos. Incluso el ruido sordo del disparo de un mortero era amortiguado por la profundidad del asentamiento, de forma que, un disparo perfectamente audible de haber estado el mortero al exterior, sólo podía ser escuchado desde la colina por un oído acostumbrado y solamente cuando todo se hallaba en silencio —algo raro en el escenario de Khe Sanh.

Al principio, los suministros llegaban mediante he-

Pie de página: un aparato americano «Skyrider» bombardea una posición norvietnamita peligrosamente cercana al perímetro de la base. Tal apoyo aéreo inmediato fue crucial para la defensa de Khe Sanh. Abajo: con el extintor de fuegos preparado, marines rodean a un piloto entre los restos de su avión de observaciones estrellado. Derecha: la evacuación de bajas desde los puestos de la colina era una operación tremendamente peligrosa. Cuando los helicópteros C-46 entraban, había que cargar a los heridos a la velocidad del rayo antes de que la zona de aterrizaje fuera inundada con fuego de mortero enemigo.





FUEGO DEL CIELO

El 26 de febrero de 1968 un bombardero estratégico B-52 de las Fuerzas Aéreas de los EE.UU. despegó de la base aérea de U. Tapao, con destino a Khe Sanh. Su compartimento de bombas contenía 108 bombas de 500 libras y su misión era el ensayo de un ataque de proximidad sobre las posiciones norvietnamitas de los alrededores de la base asediada. Los marines de la base estaban naturalmente nerviosos ante la perspectiva del lanzamiento de tal cantidad de explosivo dentro de los 1.000 m de sus propias líneas. La prueba, sin embargo, fue un éxito. Al día siguiente, mediante la utilización del «Combat Skyspot», un sistema de guiado, mediante computadora, para los bombarderos que se aproximaban a sus objetivos, se llevaron a cabo cuatro misiones más de ataque de proximidad. Todas las bombas cayeron dentro de los límites previstos y cuando la detonación de la explosión simultánea de cientos de bombas sacudió la tierra en Khe Sanh, los marines salieron de sus refugios para aplaudir a los B-52 que pasaban. La nueva táctica iba a tener efectos devastadores sobre los norvietnamitas que asediaban la base. Durante el mes de marzo los ataques de proximidad de los B-52 se hicieron rutinarios y los informes de la 3.ª División Aérea de las fuerzas americanas indican que durante el asedio se efectuaron unas 2.548 salidas en las que se lanzaron 59.542 toneladas de bombas. Los reconocimientos fotográficos mostraban 274 posiciones defensivas norvietnamitas completamente destruidas y 67 dañadas, mientras que se aniquilaron 17 asentamientos de armas y otros ocho más fueron puestos fuera de servicio.

Las tripulaciones de los bombarderos informaron acerca de 1.382 explosiones y 108 incendios secundarios. El cálculo de bajas producidas por los bombarderos de los B-52 sería imposible de realizar. En palabras del general Westmoreland, fueron los B-52 los que doblegaron la resistencia enemiga en Khe Sanh.





licóptero desde Khe Sanh. El piloto solicitaba que la tropa se hallara en las trincheras haciendo fuego para eliminar las numerosas armas antiaéreas cuyos disparos barrían las zonas de aterrizaje del helicóptero desde norte y sur. El resultado, sin embargo, era catastrófico, pues, tan pronto el piloto dirigía su helicóptero a una zona, el observador avanzado norvietnamita comunicaba la situación de la zona a los morteros, que conocían a través de práctica continuada la distancia exacta de cada zona y eran capaces de disparar con precisión en cuestión de segundos, disparos que desde la colina no se podían escuchar debido al ruido del helicóptero. La duración de trayecto de las granadas era de unos 25 segundos, tiempo en el que era imposible descargar los suministros y cargar los heridos. Con tan poco tiempo disponible, la zona de aterrizaje se hallaba llena de soldados y el efecto de estas granadas era devastador.

El 22, dos granadas cayeron juntas en la zona en el momento en que el último herido era cargado en el helicóptero de evacuación y mató o hirió gravemente a 22 hombres incluida la tripulación del helicóptero. La aeronave con su cargamento de marines heridos quedó completamente destruida.

A principios de febrero, los efectos combinados de los morteros y el fuego antiaéreo continuo habían causado a las compañías India y Mike 150 bajas y la pérdida de 6 helicópteros. Incluyendo en el cómputo los muertos por los francotiradores las bajas pasaban del 50%, sin que se viera el final de momento. La situación pronto sería insostenible puesto que los relevos a veces eran alcanzados incluso antes de

DETENIDO POR UNA BALA

«Es de noche y el cielo está encendido con las bengalas de magnesio que están cayendo, aterrador por su volumen desigual de oscura energía, formas extrañas ardientes como la cola de un C-130 elevándose en el aire, metal inanimado dejándose ver a través del humo negro-grisáceo. Dios, si puede hacer esto al metal, ¿qué no me podrá hacer a mí? Y entonces algo muy cerca de mí arde lentamente, justo encima de mi cabeza, es la lona húmeda de los sacos terreros que se alinean en la parte superior de la trinchera. Es una trinchera pequeña y un grupo de nosotros nos hemos metido en ella corriendo. En el extremo más lejano a mí hay un muchacho que ha sido alcanzado en la garganta y está emitiendo los ruidos que haría un bebé cuando trata de coger aire para un buen chillido. Nos encontrábamos en la superficie cuando cayeron esas granadas y el marine más cercano a la trinchera había sido salpicado de metralla en piernas e ingle. Lo introduje en la trinchera conmigo y estuvo jurando y gritando hasta que alguien le dijo que yo no era un survietnamita sino un periodista. Luego comenzó a decir con mucha calma: "Tenga cuidado, señor, por favor, tenga mucho cuidado." Había sido herido con anterioridad y sabía lo que la herida le iba a doler dentro de unos pocos minutos. Encima de un montón de basura vi una chaqueta de un artillero antiaéreo tan destrozada que ya nadie la desearía. En su espalda, su propietario había apuntado los meses que había servido en Vietnam. Marzo, abril, mayo (cada mes escrito con rasgos muy delgados a modo de ensayo), junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre, diciembre, enero, febrero, la lista terminaba justo allí como un reloj detenido por una bala.»

Michael Herr, periodista independiente, Khe Sanh.

que bajaran de los helicópteros que los traían y la tropa fue racionada a un cuarto de cantimplora de agua al día, cantidad inaceptable para tal clima. Cuando eran destruidas las armas antiaéreas del Ejército de Vietnam del Norte, lo que sucedía con frecuencia por ataques aéreos o el fuego de nuestras propias armas, eran reemplazadas con tanta rapidez como lo eran los francotiradores.

La solución llegó el primer día claro a mediados de febrero, cuando se montó una operación de abastecimiento aire-tierra conocida como «Super Gaggle» «super rebaño») cuidadosamente ensayada, perfectamente cronometrada y coordinada. A una señal preestablecida los morteros de la 881 S abrieron fueto con granadas de fósforo blanco, previamente apuntados contra los asentamientos conocidos de la artillería antiaérea. Al cabo de unos segundos de la caída de las granadas, una escuadrilla de cuatro reactores de ataque Skyhawk A-4 de los marines, cada uno con varios cohetes contra carro de 5 pulgadas debajo de sus alas picaron desde la altura y atacaron sistemáticamente los asentamientos utilizando el fósforo de las granadas de mortero como indicadores.

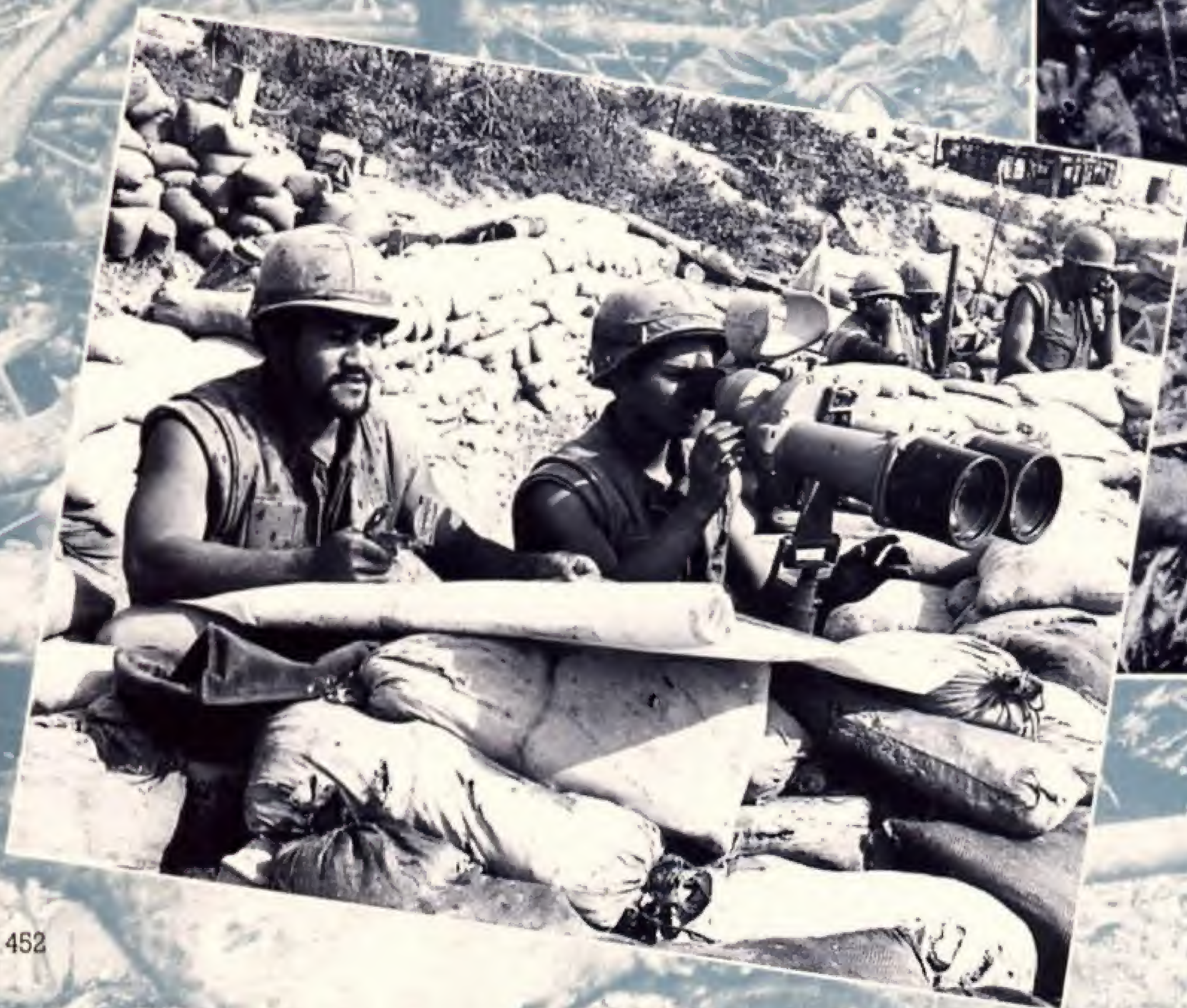


Abajo: cohetes norvietnamitas caen en la base. La vida de los marines consistía en períodos largos de aburrimiento quebrantados por las devastadoras cortinas de artillería y cohetes. Los refugios tenían que ser constantemente reforzados y los barracones de los dormitorios eran estrechos y primitivos (parte izquierda superior). Izquierda inferior: marines bebiendo café en botes viejos de hojalata. Derecha: la tensión se refleja en el rostro de un tripulante de helicóptero.

Izquierda: recuerdos de la II Guerra Mundial —marines resguardados del fuego de morteros enemigos. Inferior izquierda: M. Nivatoa (izq.) el marine observador de la cota 881 S, que localizó y permitió anular cinco piezas de 130 mm enemigas.







Abajo: marines americanos, armados con un M16 y un Colt Comando rastrean las pendientes en un puesto de la colina. Mientras los marines ocupaban las crestas, las partes bajas de la colina a menudo eran un hervidero de norvietnamitas.

Tan pronto como los primeros aviones hubieron lanzado sus cohetes, una segunda escuadrilla de cuatro A-4, esta vez llevando napalm rodearon la colina, se acercaron a baja altura lanzando chorros de fuego contra los norvietnamitas que se hallaban justo al exterior de la alambrada defensiva. Detrás venían otros dos A-4, uno por cada lado de la colina, lanzando bombas de metralla de espoleta retardada que se esparcían a lo largo de los flancos y detonaban a intervalos irregulares varios minutos después.

Había entonces una pausa momentánea durante la cual cada sirviente de mortero disparaba varias granadas más de fósforo blanco en rápida sucesión para cegar aquellas armas antiaéreas que no hubieran destruido los ataques aéreos. Desde la colina no se hacía más fuego que el de los morteros. El resto de la tropa permanecía a cubierto en pozos individuales del tamaño de un hombre excavado en la parte alta de la colina, con dos o tres metros de rocas y escombros sobre sus cabezas.

A través de la nube de polvo y humo que envolvía constantemente el escenario, aparecían diez helicópteros medios CH-46 de los marines, cada uno transportando una carga colgada externamente de 1.500 kg de suministros. Cuando los helicópteros se acercaban a la 881 S otros cuatro A-4 volaban por parejas a amblos flancos, soltando una pantalla de espeso humo blanco entre la 881 S y las crestas al norte y sur sobre las que estaban asentadas las armas antiaéreas de los norvietnamitas. El efecto era el de crear un estrecho pasillo de visibilidad en la colina, sobre la que descendían diez helicópteros en escalones de cinco, para soltar sus cargas y elevarse rápidamente, mezclándose con el humo al alejarse.

Generalmente en el escalón retrasado de helicópteros, uno de ellos aterrizaba, en una zona preestablecida, con hombres de relevo, preaparados para recoger a las bajas que estaban esperando. La posición de los helicópteros en el escalón y la zona a utilizar eran variadas constantemente y a los sirvientes de los morteros norvietnamitas cegados, solamente les cabía esperar que por suerte acertaran la zona a bombardear.

La duración de la operación Super Gaggle completa era de menos de cinco minutos, y desde la instalación de la cortina de humo hasta la salida del último helicóptero pasaban menos de 30 segundos. Unos 15.000 kg de suministros fueron esparcidos en la colina, se relevaron tropas y se evacuaron heridos, generalmente sin una baja. La operación completa era controlada desde un reactor TA-4 biplaza pilotado por el comandante del escuadrón A-4, con el comandante del escuadrón de helicópteros en el asiento trasero y en contacto radio con la colina.

Después de oscurecido, cuando los norvietnamitas ya no podían observar, se reunían los suministros que a menudo estaban acribillados por la metralla de los morteros, se distribuían y se montaba la guardia para prevenir cualquier ataque. La vigilancia nocturna era del 50% hasta media noche y completa hasta el alba. El enemigo no podía ponerse en movimiento para un ataque hasta el anochecer sin correr el riesgo de ser detectado, y el trasladarse hasta las posiciones de asalto en la parte alta de la colina le habría llevado la mitad de la noche. Los marines lo sabían —ya la habían subido ellos mismos en bastantes ocasiones.

De repente, la voz excitada del observador se oyó por la radio: «¡Hemos encontrado a los bastardos! ¡les tenemos!»

La cota 881 S jamás fue asaltada. Hubo intentos ocasionales, pero éstos solo sirvieron para probar que un marine podía lanzar una granada de mano colina abajo mucho mejor que un soldado norvietnamita lo podía hacer colina arriba —y las de aquéllos no regresaban rodando sobre nosotros.

Las bajas continuaron, pero con tendencia a disminuir, pues pocos marines se hallaban en la superficie. Una granada, de vez en cuando, caía en una trinchera, o pillaba a un soldado cruzando un espacio abierto, pero incluso este tipo de fuego disminuyó cuando los jefes enemigos se dieron cuenta de que sus esfuerzos habían sido frustrados.

Al disminuir el régimen de fuego norvietnamita, aumentó el americano. El tiempo estaba mejorando



Arriba: con las cabezas inclinadas alrededor de un altar improvisado de sacos de arena, marines asisten a un servicio religioso en Khe Sanh en febrero de 1968, a pie de combate. El mantenimiento de un alto nivel de moral entre los defensores es un aspecto crucial en cualquier asedio y los servicios religiosos en unión de las demostraciones de patriotismo tales como la ceremonia de izado de bandera de Dabney en la cota 881 S, mantuvieron el espíritu alto en el ambiente de emotiva presión de Khe Sanh.

y las aeronaves de ataque podían volar casi diariamente. Los asentamientos de cohetes eran regularmente atacados y haciendo una imponente demostración de paciencia y agudeza visual, un joven americano samoano, el soldado de primera Molikau Niuatoa, con la ayuda de unos prismáticos navales de potencia 20 observó el fogonazo de una pieza de artillería a una distancia de 15.000 m hacia el oeste. Había estado observando durante semanas, orientándose por los estampidos de los cañones cuando disparaban sobre la base por encima de la 881 S. El cabo Robert Arrotta, controlador aéreo avanzado de la Compañía India envió urgentemente un observador aerotransportado a la zona, pero ni él ni Niuatoa pudieron ver la nave a esa distancia para guiarla al objetivo.

Pronto hubo varias escuadrillas de bombarderos sobrevolando la zona a la espera de recibir los datos del objetivo. Finalmente, con sus aviones acabando el combustible, el observador propuso que se descargara un cargamento de bombas de 500 libras sobre una cresta prominente. La primera corrección de Niuatoa fue: «izquierda mil yardas, aumentar dos líneas de cresta». Pacientemente, utilizando los puntos de caída de las bombas como descargas de corrección, cerró la horquilla y, repentinamente, la voz excitada del observador salió por la radio: «¡Hemos encontrado a los bastardos! ¡Los tenemos!» Al final del día pudo informar de la destrucción de cinco piezas de campaña soviéticas de 130 mm, cuya precisión y alcance de 27.000 m habían estado haciendo tanto daño a Khe Sanh.

En marzo, a medida que el asedio de Khe Sanh disminuía, el capitán Harry Jenkins (jefe de la Compañía Mike) y el capitán William Dabney (jefe de la Compañía India) actuaron como los directores de una orquesta.

Con las radios como batutas dirigían la artillería y material aéreo sobre cualquier movimiento, sonido, olor o sospecha. Lo que hacía tres meses era un escenario verde ahora parecía más una superficie lunar con una larga serie de cráteres superpuestos y restos de voladuras donde antes había habido bosques exuberantes.

Nunca llegó a montarse un ataque a gran escala sobre Khe Sanh. Alrededor del primero de abril, cuando llegaron las fuerzas de relevo, se produjo un incidente en la 881 S que quizás demuestra el porqué. Dos soldados norvietnamitas desnudos corrieron hasta nuestra alambrada a plena luz del día, enseñando folletos de propaganda para indicar la rendición. Uno fue muerto por la espalda por sus compañeros, y el otro cayó al suelo fuera de la alambrada hasta que un marine, protegido por el fuego, se arrastró y le puso a salvo dentro de la trinchera. Era un hombre impresionante, casi de dos metros de altura, de aspecto saludable y un físico imponente. Empezaron los marines a interrogarle pero quedaron desconcertados ante su impresionante transformación cuando un reactor de los marines pasó por encima de nuestras cabezas. Perdió totalmente el control de sí mismo —sus músculos, sus ojos, incluso sus intestinos— y cayó hecho un guiñapo al fondo de la trinchera. El hombre había sido tan psicológicamente destruido por el impresionante bombardeo a que él y sus compañeros habían estado sometidos durante los 77 días precedentes, que no había duda del porqué no podían montar un asalto. Se descargaron más toneladas de bombas dentro del radio de 25 km de Khe Sanh durante esos 77 días que las que se habían lanzado sobre toda Alemania en las incursiones de bombardeo de 1943.

La Compañía India regresó a la costa con sólo 19 de los primeros 200 marines que se habían encargado de defender la 881 S. La defensa de Khe Sanh había sido un éxito pero a un alto precio.

LUCHADORES DEL DESIERTO

El «Long Range Desert Group» (Grupo de Largo Recorrido del Desierto) operaba detrás de las líneas del Eje en Africa del Norte





SERVICIO ACTIVO

Aunque el LRDG se ganó una gran admiración por sus incursiones temerarias contra los depósitos de suministros y aeródromos del Eje, la mayoría de sus actividades estaban relacionadas con aspectos menos brillantes pero igualmente importantes de recogida de información. El LRDG llevó a cabo trabajos de reconocimiento, información, exploración y de estafeta.
En el campo, sin embargo, la distinción entre estas misiones no estaba bien definida. Cualquier operación podía incluir todos estos elementos, bien si estuvieran planeadas con antelación o que surgieran porque las necesidades lo exigían. Aunque no hubo dos operaciones jamás idénticas, todas pretendían tener las mismas características básicas: largos períodos de aburrimiendo interrumpidos por cortos estallidos de acción violenta. El reconocimiento y la recogida de información eran, con ventaja, las contribuciones más útiles hechas por el LRDG al esfuerzo de la guerra. Eso suponía largos recorridos campo a través para localizar las bases y posiciones del enemigo o vigilancia de carreteras para controlar el movimiento de las unidades del Eje. Las operaciones de exploración identificaban rutas en el interior del desierto capaces de soportar tráfico pesado, mientras que el servicio de estafeta, también conocido como «servicio de taxi», transportaba agentes a sus misiones detrás de las líneas del enemigo. La acción directa, sin embargo, daba resultados más tangibles e inmediatos. Aunque a menudo con pequeños encuentros, causaron a los italianos una gran alarma en zonas en que se creían seguros de cualquier ataque y, al obligar a distraer tropas y aviones del servicio en primera línea, se debilitaba su esfuerzo bélico global.

Las dunas redondeadas del Gran Mar de Arena, en la frontera entre Egipto y Libia, relucían al resplandor despiadado del sol del desierto. Una extraña procesión de vehículos, camiones Chevrolet 30cwt se alineaban juntamente con jeeps armados de ametralladoras, esforzándose por avanzar entre la arena. El avance era lento pues los camiones se hundían hasta los ejes en la arena y, entre juramentos y el rugir de los motores, los soldados vestidos de kaki, algunos con turbantes árabes y todos ellos con barba de una semana, se apeaban para comenzar el trabajo agotador de cavar y apalear.

«Desatascar», (sacar los vehículos de la arena blanda) era una operación corriente que llevaba tiempo. Después de unos pocos experimentos en los que las piezas de hierro ondulado moldeadas en canales habían demostrado su eficacia, se recorrieron los mercados de hierro de El Cairo en busca de existencias de acero ondulado utilizado normalmente para tapar búnkers. Colocadas las piezas delante de las ruedas del camión, proporcionaban suficiente agarre para salir de toda clase de arena a excepción de las muy blandas.

De repente, uno de los jeeps desapareció de la parte alta de una duna cortada a cuchillo y aterrizó con un ruido sordo. Unos momentos más tarde, el conductor, el capitán Alastair Timpson, jefe de la Patrulla 1 de G (Guardias) del Grupo de Largo Recorrido del Desierto (LRDG) apareció tambaleándose. Su tirador, el guardia Thomas Wann, yacía paralizado siete metros más abajo: en el golpe se había roto la columna vertebral, y Timpson, su cráneo fracturado, quedó pronto inconsciente. La columna hizo un alto y, cuando los heridos fueron colocados cuidadosamente a bordo de uno de los camiones, el comandante en jefe, capitán Jake Easonsmith, comprobó su situación. Estaba en ruta al puerto libio de Barce, recientemente capturado por el victorioso Afrika Korps, y se le había encomendado realizar «Caravan», una incursión que formaría parte de una gran operación combinada por el LRDG contra las líneas



LUCHADORES DEL DESIERTO

La formación del Grupo de Largo Recorrido del Desierto (LRDG) el 3 de julio de 1940 no representó un concepto nuevo para la guerra del desierto. Durante la I Guerra Mundial, el Ejército inglés en el Oriente Medio había utilizado Patrullas con Coches Ligeros (LCPS) contra las tribus Senussi, pero sus experiencias estaban totalmente olvidadas hacia el final de la guerra y no fue hasta la creación del LRDG que fue de nuevo reconocido el valor de las incursiones y misiones de reconocimiento de larga penetración.
En los años entre-guerra, la idea se mantuvo viva gracias al entusiasmo de Ralph Bagnold, un comandante del Cuerpo Real de Transmisiones y algunos colegas más. Durante las décadas de los años 20 y 30 llevaron a cabo una serie de viajes por el desierto, de modo que, al comenzar la II Guerra Mundial, la mayoría de problemas referentes a la vida y viajes por el desierto habían sido solucionados.
Bagnold sacó sus experiencias para llevarlas a unos escritos sobre la posible utilización de fuerzas de reconocimiento de largo recorrido, pero fueron rechazados por el Cuartel General del «Oriente Medio» en noviembre de 1939 y nuevamente en enero de 1940. Con la declaración de guerra de Italia el 10 de julio de 1940, la necesidad más urgente del Ejército inglés fue la información sobre las intenciones del enemigo y, ante esta oportunidad, Bagnold se dispuso a probar sus teorías.

Página anterior, arriba: un encuentro en el desierto para las patrullas Y y R del Grupo de Largo Recorrido del Desierto durante una incursión de golpe de mano detrás de las líneas enemigas. Las patrullas tenían que desenvolverse en este triste medio durante semanas y debían ser autosuficientes. Sus vehículos, en este caso principalmente Chevrolet 30cwt, transportaban suministros para hasta tres meses de comida, munición y combustible. Las unidades del LRDG llevaban una gran variedad de armas. Página anterior, parte baja: este jeep Willys MB va armado con ametralladoras dobles Vickers Ks en el montaje trasero y una Browning de 0,3 pulgadas. Abajo: miembros transportados en jeep del (SAS) esperan para unirse a un grupo del LRDG.

de suministro y aeródromos del Eje a lo largo de la costa mediterránea. Los ataques estaban previstos para la noche del 13/14 de septiembre de 1942: era ya el día 7 y todavía faltaban 800 km para llegar. No era una partida con buenos auspicios.

A pesar de este temprano contratiempo y el retraso que produjo, Easonsmith confiaba que la columna llegaría al objetivo en el momento acordado. Las cualidades de sus hombres aseguraban su cumplimiento. Extraídos de todos los rincones de la Commonwealth, la mayoría eran profesionales endurecidos, escogidos por su destreza como conductores, su capacidad de manejo de una gran variedad de armas o como operadores de radio.

La columna del LRDG de Easonsmith estaba constituida por tres patrullas: S2, formada por hombres procedentes de Rhodesia del Sur bajo el mando del capitán John Olivey; T2, formada por neozelandeses al mando del capitán Nick Wilder; y G1, ahora al mando del sargento Jack Dennis que iba acompañado por el comandante Vladimir «Popski» Peniakoff y dos de sus agentes árabes. S2 iba a desviarse hacia Benghazi en la otra parte del Mar de Arena y actuar en apoyo de la incursión del Servicio Especial Aéreo (SAS) sobre ese puerto. Por su parte, T2 y G1 iban a marchar directamente a Barce para llevar a cabo un ataque que, en esta etapa de la guerra, no era lo usual del LRDG. En septiembre de 1942, el LRDG se sentía frustrado por el tedio y la rutina de los servicios de reconocimiento, de modo que la incursión sobre Barce fue recibida como una oportunidad para la acción. Las patrullas salieron de Fayoum en el delta del Nilo el 2 de septiembre, dirigiéndose a cruzar el Mar de Arena antes de girar hacia el norte hacia su objetivo. La distancia era enorme, sobre 1.600 km a través de terreno difícil, y la incursión en sí, cuyo objeto era la destrucción de las aeronaves del Eje responsables de los ataques a Malta, estaba llena de peligro.

La mayor amenaza para las patrullas del LRDG procedía del aire. El camuflaje, una disciplina férrea y un empleo eficaz del terreno, daban como resultado que a menudo las patrullas eran sobrevoladas por aviones enemigos sin ser identificadas, pero, si este truco fallaba, las patrullas se identificaban ellas mismas y trataban de hacerse pasar por una unidad amiga. Los hombres saludarían a los aviones y los camiones, disimulados con yeso blanco «beutezeichen» (marca del botín) llevada por las tropas del Eje para indicar equipo inglés en uso por los alemanes o italianos irían sin tapar. La vestimenta, por las mismas razones, se mantenía indeterminada.

Si ninguna de estas medidas engañaba a los aviones enemigos, la columna esperaría que el aparato hiciera su pasada de ataque antes de dispersarse. Esta táctica, sin embargo, a menudo demostraba ser innecesaria, pues los aviones solitarios se enfrentaban a un fuego concentrado de docenas de ametralladoras y generalmente se batían en retirada.



Nada distraía a los hombres cuando comprobaban sus armas y preparaban bombas de retardo especiales

Una vez Timpson y Wann habían sido colocados en los camiones y estaban recibiendo primeros auxilios, Easonsmith se dirigió hacia el «Gran Cairn», un punto destacado en el borde septentrional del Mar de Arena desde donde los heridos podrían ser recogidos por un bombardero de la RAF y transportados a El Cairo para recibir tratamiento hospitalario. Dejándolos con la patrulla S2 y el doctor del LRDG, Dick Lawson, T2 y G1 se pusieron en camino, habiendo perdido un día. Afortunadamente el camino se hizo ahora mucho más fácil y a la tarde del 12 de septiembre, al habérseles unido Lawson, la columna se aproximó al pie de la colina de Jebel Akhdar. En Bir-el-Gerrari, 96 km antes del objetivo, Easonsmith dejó un camión cargado de raciones, agua y gasolina para utilizarlo como punto de reunión de emergencia. Al llegar a los alrededores de Barce, a última hora de la mañana del 13, los camiones adoptaron posiciones defensivas dentro de un bosque de olivos, mientras Easonsmith y Peniakoff fueron bordeando de cerca la ciudad, despachando a los dos agentes árabes para que informaran del estado de las defensas enemigas. Los aviones enemigos zumbaban continuamente sobre sus cabezas, pero las patrullas estaban



bien camufladas y nada distraía a los hombres cuando comprobaban sus armas y preparaban bombas de retardo especiales para uso contra los aviones aparcados. Al caer la noche, la columna partió para el último tramo del viaje.

Easonsmith iba en cabeza, a bordo de un jeep armado con dos ametralladoras Vickers K, e iba seguido por un vehículo similar transportando a Dennis y su tirador, el guardia Duncalfe. Detrás continuaban un total de 11 camiones y un segundo jeep. La ida fue difícil pues la columna tuvo que franquear la pista Gerdes-el-Abid y pasó cerca de un puesto de policía aislado en Sidi-Raui. Cuando subían, Easonsmith puso las luces largas enfocando a un policía libio solitario, Hamid, que venía andando despacio hacia el jeep. Easonsmith y Dennis rápidamente se apoderaron de él quitándole el fusil y las botas, después de lo cual el jefe de la columna hizo salir al jefe de Hamid. Cuando lo hizo fue muerto a tiros haciendo que el resto de los policías salieran apresuradamente por la puerta trasera. Dennis lanzó granadas de mano dentro del edificio al pasar y cortó los hilos del teléfono, pero, al arrancar de nuevo la columna, dos de los camiones chocaron. Como no había tiempo para hacer reparaciones, tuvieron que ser abandonados. Al coronar la subida, las siluetas de dos carros ligeros italianos se recortaron en el cielo de la noche, pero sus tripulaciones estaban o dormidas o tumbadas en el suelo y Easonsmith fue capaz de atravesar por delante barriéndolos con fuego de ametralladora en cuanto pasó. Lawson y el camión de transmisiones de T2 se quedaron en Sidi



Arriba: el comandante Peniakoff, uno de los cerebros de la incursión a Barce. Abajo: «desatascar» fue una operación frecuente.



Selim como punto de reunión avanzado y, al llegar a una bifurcación de la carretera fuera de Barce justo después de medianoche, también se quedó el camión de transmisiones de G1 en calidad de reserva. Esto deja a Dennis con un jeep y tres camiones y a Wilder con un jeep y cuatro camiones. Se dividieron en grupos de ataque, yendo Dennis por la izquierda hacia los cuarteles italianos principales y Wilder hacia el frente al aeródromo. Easonsmith entró por separado en la ciudad en un jeep, con la intención de efectuar una operación de diversión. La sorpresa fue total, aun cuando los agentes árabes no habían reaparecido.

«Se habían reunido una docena o más soldados en la galería baja en frente del edificio, deseosos de descubrir la causa del ruido. Al pasar lancé una granada entre ellos. Los hombres de los camiones de atrás les lanzaron una cada uno y una serie de rápidas explosiones animaron la reunión.

»Llegué como pude al costado del edificio. Duncalfe vació sus "gemelas" (ametralladoras Vickers K) a través de las ventanas de los barracones al pasar por delante. Mientras tanto la ametralladora Breda de 20 mm lanzaba sus proyectiles a través de la puerta frontal del edificio. Desde el interior de los barracones salían chillidos y quejidos así como el ruido de muebles al ser volcados y le dije a mi tirador que hiciera alto el fuego para recargar.

»Corriendo hacia una pared baja que rodeaba los acuartelamientos comenzamos a lanzar granadas a través de las ventanas. Al intentar escalar las paredes nos detuvieron disparos de soldados que habían logrado salir de los barracones a través de alguna trinchera. Nosotros contestamos con granadas Mills y cuando ya nuestras existencias de granadas se habían terminado todo quedó tranquilo de nuevo.»

Mientras tanto Wilder había llegado al perímetro del aeródromo. Abriendo la verja principal, se introdujeron lanzando granadas en los edificios y atacando a los centinelas con sus ametralladoras. Se incendió un depósito de combustible y bajo su resplandar Wilder llevó a su patrulla, en hilera, por la pista de aterrizaje, ametrallando todos los aviones con una mezcla de munición normal y trazadora. Los que no se incendiaban eran dejados a la tripulación del último camión que lanzaban bombas de retardo contra ellos; en cuestión de minutos se habían destruido 20 aviones y dañado gravemente 12 más. La reacción italiana en esta ocasión fue indecisa, ante la confusión por el ruido que procedía de la batalla de los acuartelamientos y por la actuación de Easonsmith, quien había dedicado algún tiempo a «pasear» la ciudad antes de introducirse en un aparcamiento de vehículos, destruyendo 10 camiones, un camión cisterna y un remolque. A las 04,00 horas del 14 de septiembre la incursión había logrado su propósito; lo único que faltaba era retirarse a salvo.

Esta no fue una tarea fácil. En los cuarteles, Dennis encontró su salida bloqueada por dos carros ligeros. Intentó atraérselos entre los edificios confiando poder escurrirse detrás de ellos, pero la estratagema no dio resultado. Se topó con un carro, que había surgido por detrás de uno de los bloques de edificios, cortándole el paso; desviándose violentamente, rasgó el lateral de su jeep al rascar las cadenas del vehículo enemigo, el cual le estaba disparando a quemarropa. La patrulla se introdujo en la oscuridad entre los edificios, aparentemente sin salida, pero en ese momento uno del equipo descubrió una brecha en la valla. Los camiones se introdujeron por ella saliendo en medio de las tiendas y casetas a las que rociaron con proyectiles. Se vadeó una zanja contracarro y de repente la patrulla salió a la carretera, sin carros enemigos a la vista.

Llegó un segundo Chevrolet, «rechinando como un carro» con un costado de su carrocería desgarrado

Uno de los camiones de Dennis, mandado por el cabo Findlay, se refugió apresuradamente en una calle lateral, perdiendo el contacto con la patrulla. El resto de G1 avanzó cuidadosamente por la carretera principal, solamente para ser testigo de la llegada de un segundo Chevrolet de los neozelandeses «rechinando como un carro» con un guardabarro y el costado de la carrocería arrancados. Llevaba al capitán Wilder magullado y tres heridos, los supervivientes de un dramático encuentro con más carros italianos. Cuando Wilder había salido del aeródromo los carros bloquearon su paso; dirigiendo su vehículo recto hacia ellos, Wilder se había abierto camino, destrozando el camión en la acción. Se pasó al jeep de la patrulla, haciendo funcionar la ametralladora doble Vickers con tal furia, que impidió la

TRANSPORTE EN EL DESIERTO

Como los vehículos fabricados en Inglaterra disponibles para el LRDG en Egipto no eran aptos en absoluto para los rigores de prolongados viajes por el desierto, los primeros camiones se reunieron procedentes de adquisiciones locales. El mejor disponible era el camión Chevrolet WB 30cwt, de los cuales 31 fueron requisados del Ejército egipcio y de la rama local de General Motors. Después de una operación de seis semanas a principios de 1941, estos vehículos necesitaban una urgente reparación y durante los siguientes 12 meses el LRDG tuvo que hacer uso de cualquier transporte que cayera en sus manos. En marzo de 1942, sin embargo, llegaron 200 camiones canadienses Chevrolet 1533X2 30cwt especialmente encargados. Aunque estos vehículos eran standarizados hasta el punto de tener la cabina destapada y carrocerías de acero, necesitaban modificaciones: los parabrisas fueron reemplazados por parabrisas de avión, condensadores de radiador, montaje de armas, soporte de brújula, tuvieron que ser instalados y la carrocería fue recubierta con placas de madera. Después de la conversión, estos vehículos fueron el principal sostén del LRDG hasta el final de la Guerra del Desierto. A las patrullas se las dotaba inicialmente de una diversidad de armas, la mayoría de las cuales iban montadas en sus camiones. Diez ametralladoras Lewis Mark 1, cuatro cañones contracarro Boys y un cañón Bofors de 37 mm era una buena mezcla de armas, pero la llegada de los nuevos Chevrolet anunció la introducción de nuevas armas. En lo sucesivo, cada patrulla llevaría cinco cañones Lewis, seis ametralladoras Vickers medias y pesadas y una Breda de 20 mm. La autonomía normal de los vehículos del LRDG era sobre los 1.600 km, pero ésta podía aumentarse con el establecimiento de depósitos de alimentos y combustible en zonas a vanguardia. Cada misión llevaba suministro suficiente de comida y agua para tres semanas de servicio activo.

ORGANIZACION

El precursor del LRDG, la Patrulla de Largo Recorrido (LRPU), tenía una dotación de ocho oficiales, 112 hombres y 16 refuerzos divididos igualmente entre una Plana Mayor y tres patrullas. En conjunto disponía de 44 vehículos para transporte. En servicio activo, cada patrulla estaba subdividida en cuatro grupos aunque la experiencia pronto demostraría que la patrulla podría funcionar con mayor eficacia dividida en dos partes con la parte más pequeña constituida por dos vehículos. A la luz de estos primeros experimentos, la dotación provisional del LRDG, autorizada en julio de 1940, constituía unos efectivos de 11 oficiales y 76 de otros empleos, transportados en 43 vehículos. En noviembre de 1940, sin embargo, se decidió doblar los efectivos de la unidad a 21 oficiales y 271 hombres, divididos entre Plana Mayor y dos Escuadrones. Cada Escuadrón constaba de tres patrullas transportadas en 10 vehículos.

El proceso de reorganización comenzó el 5 de diciembre con la llegada de la Patrulla de Guardias (G), y después de los tres primeros meses llegaron a Egipto las patrullas Rhodesiana (S) y Yeomanry (Y). No llegaría a crearse una sexta patrulla, utilizándose la autorización para la misma, para crear una Sección de Artillería Real en su lugar. El LRDG había alcanzado la totalidad de su dotación para marzo de 1942; unos 25 oficiales y 324 de otros empleos de los cuales 36 eran personal de transmisiones y otros 36 para reparaciones ligeras, equipados con 110 vehículos. El crecimiento del LRDG fue paralelo a la reorganización. El grupo fue dividido en dos escuadrones: Escuadrón A, formando por las patrullas R, T y S y el Escuadrón B con las patrullas G e Y. Esta organización sobrevivió hasta marzo de 1943, cuando el grupo fue retirado a El Cairo para reequiparlo para operaciones posteriores en Grecia, Italia y Yugoslavia.

visión del conductor, haciéndole chocar con el bordillo y volcar. Wilder, inconsciente, fue introducido en otro camión, donde llegó en el momento justo de enlazar con Dennis. El cuarto camión de T2, interceptado por los carros, jamás se volvió a ver.

Wilder y Dennis se dirigieron a la salida de la ciudad enlazando con Easonsmith en los alrededores y recogiendo los camiones de transmisiones dejados atrás la tarde anterior. Alcanzaron el puesto de policía sin incidentes, llevándose los camiones abandonados remolcándolos, pero cuando rompió el alba cayeron bajo el fuego de una emboscada italiana cuidadosamente tendida. Fueron heridos tres hombres del LRDG y el camión del médico fue inutilizado al ser destrozado por bala un neumático, pero, mientras Dennis daba vuelta disparando salvajemente al enemigo, la tripulación del mismo cambió la rueda del mismo en menos de tres minutos. Lograron desembarazarse de la emboscada y avanzaron algo, sólo para ser detenidos otra vez cuando el camión de transmisiones de G1 quedó parado en una pendiente descubierta, con su eje trasero roto. La columna se encontraba sólo a 40 km de Barce y continuaba estando bajo el fuego de elementos de la emboscada que habían logrado alcanzarlos.

Easonsmith, con Dulcalfe como tirador, forzó a los italianos a retirarse pero a las 10,30 aparecieron 6 aviones enemigos. Durante el restó del día aparatos de caza del Eje atacaron a la columna, destruyendo vehículo tras vehículo. Las bajas del LRDG fueron ligeras pues los hombres buscaron refugio entre las rocas, pero al anochecer sólo quedaban intactos dos jeeps, un Chevrolet y un camión de transmisiones de T2.

33 hombres tenían que recorrer cerca de 1.300 km a través de un extenso país hostil hasta alcanzar la seguridad

Easonsmith supervisó el cargamento de suministros recuperados a bordo del último camión, sólo a tiempo de verlo destruido en una pasada final del aparato enemigo. La columna quedó reducida a tres vehículos en los que 33 hombres, seis de ellos heridos, tenían que viajar cerca de 1.300 km, a través de un vasto país inhóspito y hostil, hasta alcanzar la seguridad.

La única esperanza era llegar al camión de respeto en Bir-el-Gerrari. Easonsmith dividió la fuerza: Lawson, con los heridos, iba a llevar el último Chevrolet y uno de los jeeps y se dirigirían a LG 125, una pista de aterrizaje provisional al norte de Great Cairn, mientras «el grupo a pie», con el otro jeep, se iba a dirigir a Bir-el-Gerrari. Fue un viaje difícil, todo el tiempo detrás de las líneas enemigas, y con el agua que escaseaba. Lawson tuvo que abandonar su jeep aunque su grupo llegó al aeródromo sin posteriores incidentes; «el grupo a pie» se habría probablemente perdido, de no haber encontrado por casualidad un campamento de beduinos el día 15 de septiembre. Para entonces, sin embargo, otras patrullas del LRDG, alertadas por la falta de contacto radio, salieron en busca de la columna de Easonsmith y al alba del 17 fue hallado «el grupo a pie». Otra patrulla se dirigió apresuradamente hacia LG 125, donde Lawson y los heridos fueron evacuados por aire por un transporte de Bombay del Escuadrón 216 de la RAF. Los otros miembros de la fuerza incursora fueron llevados al sur, a Kufra.

A pesar de la pérdida de 10 hombres (todos prisioneros de guerra) y la mayoría de los vehículos, la incursión había constituido un éxito indudable. Easonsmith, Wilder, Lawson y Dennis fueron condecorados. En términos de estrategia global de la Guerra del Desierto, la pérdida de 32 aviones pudo haber sido poco más que un pequeño rasguño para las fuerzas del Eje, pero los efectos psicológicos fueron significativos; minando la moral de los italianos y obligándoles a concentrar fuerzas de seguridad en la retaguardia en unos momentos en que Rommel necesitaba todas las tropas que podía reunir en el frente de El Alamein.



Soldado, LRDG, Africa del Norte, 1942

El Grupo de Largo Recorrido del Desierto fue famoso por su falta de parecido a una fuerza tradicional, aunque el «pijoso» uniforme del Grupo se utilizaba a menudo por lo práctico que era para las operaciones en el desierto, una columna del LRDG era muy vulnerable a los ataques aéreos, así que cuando los aparatos alemanes estaban cerca, las tropas del LRDG intentarían confundir al enemigo con sus uniformes no reglamentarios y multitud de vehículos nada convencionales. Este soldado lleva uniforme de campaña de estameña y una camisa de instrucción. La prenda de cabeza característica incorpora el Kifir árabe que fue utilizado con el pasamontañas y «cap conforters». Las gafas eran un elemento esencial del equipo al cruzar las arenas del desierto del Sáhara.

ATAQUE DESDE EL AIRE

Los hombres de la 7.ª División Aerotransportada alemana aterrizaron en Creta en mayo de 1941 y se encontraron muy pronto luchando por sus vidas contra un enemigo fuertemente establecido

Aproximadamente a las 7,15 horas del 20 de mayo la primera oleada del XI Cuerpo Aerotransportado alemán comenzó a tomar tierra con planeadores y paracaídas en los alrededores de los pueblos cretenses de Maleme y Canea. Los alemanes esperaban encontrar una débil resistencia y por ello el general Kurt Student había contado con una rápida captura de los aeródromos tras arrollar a las pocas fuerzas greco-británicas que defendían la costa norte de la isla. Por el contrario, los invasores se vieron envueltos en una sangrienta batalla de desgaste.

En Maleme dos compañías del I Batallón del comandante Koch, perteneciente al Regimiento Paracaidista de Asalto, habían aterrizado cerca de la playa situada en la desembocadura del río Tavronitis, desparramándose por el interior, hacia la colina 107, que era uno de los principales objetivos tácticos. Lo abrupto del terreno hizo que muchos planeadores se estrellasen al aterrizar, mientras las tropas neozelandesas que defendían la zona hacían un intenso fuego sobre los aviones. Koch, que resultó herido en la confusión de los primeros momentos, se vio forzado a concentrar sus paracaidistas en el extremo occidental del aeródromo. Sus dos compañías habían tenido más de cien bajas, la mitad de su fuerza original. El III Batallón del Regimiento, por su parte, fue lanzado al este de Maleme y vino a caer entre los defensores neozelandeses. En poco más de 40 minutos el fuego de éstos había provocado una verdadera masacre entre los paracaidistas: 400 de los 600 atacantes habían sido puestos fuera de combate y entre los muertos figuraba el comandante Scherker, jefe del batallón. Los otros dos batallones, el II y el IV, no encontraron demasiada oposición al sur y al oeste del aeródromo de Maleme, aunque el jefe del Regimiento, el mayor general Meindl, fue herido de gravedad en el intento de socorrer a los restos del I Batallón. A media mañana de este día todo parecía indicar que el ataque alemán a Maleme había fracasado.

Más al este, en Canea, los atacantes estaban encontrando una resistencia semejante a la encontrada en Maleme. Las dos restantes compañías del I Batallón del Regimiento Paracaidista de Asalto habían intentado eliminar las dos baterías situadas en las

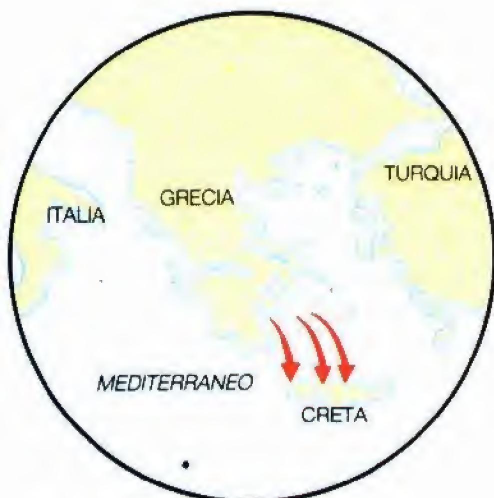


HITLER ATACA HACIA EL SUR

En la primavera de 1941, cuando todo el poderío de Alemania estaba concentrándose para ser empleado en la inminente invasión de Rusia, Hitler tuvo que hacer frente a una amenaza inesperada en su frente meridional. La posibilidad cada vez mayor de que Yugoslavia se sintiese tentada de unirse a los Aliados en contra de Alemania, decidió a Hitler a aplastar Yugoslavia. Después de una enconada lucha en los Balcanes, Yugoslavia y Grecia capitularon en abril de 1941. Las tropas británicas y griegas que lograron escapar de la derrota fueron evacuadas a Creta, isla que adquirió una gran importancia estratégica tras la caída de Grecia. En ella estaban los únicos aeródromos disponibles para los británicos en el Mediterráneo oriental y su única oportunidad para ejercer una protección aeronaval eficaz sobre la zona. Únicamente desde Creta podría Gran Bretaña lanzar una ofensiva de bombardeo sobre los campos petrolíferos rumanos, vitales para el esfuerzo de guerra alemán. Además, sin la presencia británica en Creta podía temerse que Turquía se sintiese inclinada a colocarse del lado de Hitler. Era de esperar que esta base fuera atacada por los alemanes. Arriba: distintivo de brazo concedido a las unidades alemanas que tomaron parte en la invasión de Creta.

Asalto a Creta

XI Cuerpo Aerotransportado alemán, mayo de 1941



Después de la conquista de Grecia por los alemanes, Creta se convirtió en el próximo objetivo. Los británicos tenían el control marítimo de la zona, pero la cobertura aérea era muy débil y los alemanes se decidieron por un ataque aerotransportado en masa. La invasión comenzó al amanecer del 20 de mayo de 1941 con aterrizajes en Maleme, Galatas, Retimo y Heraklion. Al principio encontraron una fuerte resistencia pero aun así al día siguiente consiguieron ocupar el aeropuerto de Maleme. Diez días más tarde las fuerzas aliadas habían sido reducidas a una cabeza de playa alrededor de Sfakia. El 31 de mayo la ocupación de Creta por los alemanes era completa.

Sitia
Neapolia
Ierapetra
MAR DE CRETA
Heraklion
Krouson
Timbakion
Perivolia
Retimo
Bahía de Suda
Suda
Platanias
Canea
Maleme
Sfakia
31 de mayo
Los alemanes en Sfakia
Kastelli
Palaiokhora
MEDITERRANEO

Heraklion

20 de mayo al amanecer El resto del I Rgm. Para. aterriza cerca de Heraklion. Los defensores mantienen el control del aeródromo.
25-26 de mayo Los alemanes atacan de nuevo. Las fuerzas aliadas mantienen sus posiciones.
30 de mayo El rodillo alemán llega a Heraklion.

Heraklion
Aeródromo
Estación de radio

Retimo

20 de mayo al amanecer Elementos del I Rgm. Para. alemán toman tierra al este de Retimo, encontrando una fuerte resistencia por parte de los aliados.
21 de mayo Las fuerzas alemanas en Retimo se encuentran inmovilizadas sin haber alcanzado sus objetivos.
28-29 de mayo Fuerzas alemanas procedentes de Suda llegan a Retimo. Los defensores capitulan.

Aeródromo
Fábrica de aceite
Perivolia
Platanes
Retimo
Iglesia

Maleme y Canea

20 de mayo La avanzada del XI Cuerpo aterriza cerca de Maleme y Canea. El aeródromo sigue en manos aliadas, pero por la noche abandonan la colina 107.
21 de mayo Los alemanes toman el aeródromo de Maleme.
27 de mayo Las fuerzas defensoras retroceden a Suda.

Aeródromo
Maleme
Platanias
Galatas
Canea
Suda
Colina 107
Perivolia
Mournies

Clave

Fuerzas alemanas
Aterrizajes de paracaidistas alemanes
Aterrizajes de planeadores alemanes

proximidades en su zona de desembarco, una antiaérea y la otra de campaña. Pero los planeadores se habían dispersado excesivamente al aterrizar, de modo que la compañía que tenía que atacar a la batería antiaérea no sólo fue incapaz de localizar las piezas sino que tuvo grandes bajas por el fuego de un regimiento galés y de los Húsares de Northumberland. En cambio, la compañía que debía apoderarse de la batería de campaña tuvo más éxito, capturando los cañones y haciendo unos 180 prisioneros. El I Batallón Paracaidista del capitán von der Heydte tuvo más suerte en su aterrizaje, haciéndolo en formación compacta al sur de la cárcel local; seguidamente avanzó hacia el pueblo de Penivolia donde ya encontró mayor oposición. Más al norte, el II Batallón Paracaidista logró tomar tierra al suroeste de Galatas y, aunque tuvo unas 150 bajas en la operación de aterrizaje, consiguió al menos amenazar las posiciones neozelandesas en las alturas de Galatas. El III Batallón Paracaidista, por su lado, tomó tierra en grupos muy separados al este de Galatas, siendo atacado inmediatamente por los neozelandeses. Incapaz de agruparse, este batallón no pudo en ningún momento combatir organizadamente. Por último, el batallón de ingenieros lanzado al oeste de la cárcel encontró igualmente una fuerte resistencia por parte de las fuerzas griegas allí establecidas.

Resumiendo: Durante la mañana del 20 de mayo la primera oleada del XI Cuerpo Aerotransportado del general Student había aterrizado en enorme confusión, encontrando una resistencia totalmente inesperada. Las bajas eran muy numerosas y si bien era cierto que las tropas desembarcadas en Maleme y en Canea sólo estaban separadas entre sí por unas ocho millas, no parecía que estuviesen en condiciones de tomar contacto. Un gran número de oficiales superiores habían muerto en la operación, entre ellos el teniente general Süssman, jefe de la 7.ª División Aerotransportada. Süssman y su Estado Mayor se habían estrellado en el planeador que les transportaba nada más despegar, en Grecia, y el mando de la división había recaído desde entonces en el coronel Heidrich. El doble fracaso de Maleme y Canea hacía presagiar que la segunda oleada tampoco tuviese éxito.

El plan original para un ataque aerotransportado sobre Creta había sido preparado por Student en los primeros días del mes de abril de 1941. Había sido él mismo quien, el 21 de abril había logrado convencer al poco entusiasmado Hitler de que Creta podía ser tomada por el aire. La invasión por mar era imposible a causa del dominio naval de los británicos, de manera que cualquier ataque anfibio debía estar subordinado a una previa acción aérea de desembarco. A partir de ese día Student había iniciado frenéticamente la preparación de la Operación Merkur (Operación Mercurio) para el siguiente 15 de mayo. Posteriormente, esta fecha fue aplazada para el 20 de mayo.

Las tropas necesarias para la operación, al igual que los medios de transporte aéreo y de apoyo logístico, fueron reunidos en un tiempo extraordinariamente corto. El XI Cuerpo de tropas de Student comprendía a la 7.ª División Aerotransportada (siete ba-



Al fondo: un Ju 52 se precipita hacia su destrucción después de haber sido tocado por el fuego antiaéreo de los británicos. El XI Cuerpo Aéreo alemán perdió 170 Ju 52 durante la invasión de Creta, una fuerte contribución para una sola operación. Intercalado: un planeador DFS-230 yace destrozado sobre el terreno. Aun así los contenedores que transportaba fueron probablemente utilizados en la batalla de Creta.

«TANTE JU»

«Tante Ju» (Tía Ju) fue el apodo de los Junker 52 (Ju 52) el avión útil de mayor éxito de los utilizados por la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial. Aunque a finales de los años 30 estaba considerado como obsoleto —su superficie de aluminio tendía a arrugarse, su tren de aterrizaje y sus tres motores radiales pertenecían a una era pesada—, lo cierto es que se mantuvo en servicio durante las grandes operaciones del teatro de guerra europeo y del Mediterráneo. Este avión empezó a volar en 1932 como avión de líneas civiles, pero después empezó a utilizársele como bombardero o como avión de transporte, como ocurrió con la Legión Cóndor y por los nacionales durante la guerra civil española (1936-1939). El Ju 52 solo encontró su verdadero papel con la creación del cuerpo paracaidista alemán a mediados de la década de los treinta. Con una autonomía de vuelo máxima de 1.880 kilómetros y una capacidad de carga de 2.230 kg o 13 paracaidistas con su equipo completo, estaba en las mejores condiciones para ser utilizado en operaciones aerotransportadas. Su debut tuvo lugar en la campaña de Noruega en abril de 1940. Un año después tuvo que hacer frente al mayor desafío a su eficiencia cuando 500 Ju 52 fueron empleados por el Flieberkorps XI para transportar a sus hombres a la isla de Creta. Sus 265 km/h eran una velocidad demasiado corta y estaba escasamente armado para enfrentarse a la aviación enemiga. Mas aun, su capacidad de carga demostró ser totalmente inadecuada en operaciones de gran envergadura. En todo caso, y a pesar de estas deficiencias, el Ju 52 siguió siendo utilizado en diversas misiones hasta el final de la guerra.

tallones), al Regimiento Paracaidista de Asalto (cuatro batallones) y a la 5.ª División de Montaña del teniente general Ringel. Esta última venía a sustituir a la 2.ª División Aerotransportada, por entonces desplegada en Rumania para proteger los campos petrolíferos de Ploesti. En realidad, muchos de los paracaidistas carecían de experiencia de combate y las unidades de montaña no habían sido instruidas en operaciones aerotransportadas. Pese a esto, Student las había escogido porque estaban habituadas a combatir en terreno accidentado con armamento ligero. Las armas pesadas serían lanzadas por separado, lo que significaba que en los



DESDE EL AIRE

Aunque los servicios de información británicos habían prevenido a los defensores de Creta sobre el peligro de una invasión por el aire, muy pocos estaban preparados para hacer frente a un ataque aerotransportado en gran escala. Principalmente, porque las tropas que ocupaban las trincheras que rodeaban los aeródromos se vieron en ocasiones cubiertas por densas nubes de polvo cuando los primeros Ju 52 lanzaron sus cargas de bombas sobre ellos, mientras los Stuka y los caza Messerschmitt volaban sobre su cabezas.

Los bombarderos se alejaron después tan súbitamente como habían llegado, dejando a los defensores aturdidos y medio sordos por el bombardeo. Luego, mientras intentaban recuperarse, se percataron de la presencia de los planeadores. «Silenciosos como fantasmas... inmensos, negros y amenazadores, descendían desde las cumbres montañosas, girando en el aire en lentos y prolongados círculos con un ligero movimiento de sus alas.» Para entonces, el fuego desde tierra ya había comenzado en toda su intensidad, y los planeadores se desplomaban «con todos sus hombres muertos en los asientos.» Otros quedaban destrozados en el impacto, rodeados de cadáveres, después de chocar con las rocas y los árboles y con frecuencia después de recorrer un buen trecho hasta quedar «bajo la boca de las armas enemigas.» Para muchos de los defensores, que jamás habían visto un paracaídas, el espectáculo de los paracaidistas flotando en el aire no dejaba de ser extraordinario. Para el teniente Thomas, del XXIII Batallón neozelandés eran:

«Difíciles de ver como algo peligrosos. Vistos contra el azul intenso de la mañana en el cielo de Creta... parecían semejantes a pequeños muñecos bamboleantes cuya ondulada ropa hubiese reventado, quedando atrapada entre los hilos que los manejaban.» Fue, de todos modos, algo verdaderamente extraordinario el que los atacantes pudiesen superar el desastroso comienzo y cumplir con su misión.



A salvo en tierra. Izquierda: marchando en hilera por terreno desenfilado. Abajo: paracaidistas revisando su armamento teniendo a sus espaldas un Ju 52. Izquierda, en el centro: contenedores abiertos al romperse en la caída. Derecha, en el centro: paracaidistas abandonando la zona de aterrizaje pesadamente cargados con el material transportado en los planeadores o lanzado en contenedores. Abajo del todo: paracaidistas improvisando una frugal comida, ya fuera de peligro. Más a la izquierda: un soldado alemán preparado para vencer en Creta.







primeros momentos de la operación, las tropas sólo dispondrían de subfusiles MP-38 y pistolas Luger, ambas de poco alcance y escasa potencia de fuego.

Para el transporte de su fuerza Student contaba con unos 250 Junker 52 y 80 planeadores DFS-230, además de la correspondiente aviación de caza y de bombardeo.

Por lo que se refiere al enemigo, los servicios de información alemanes habían estimado que en Creta sólo había unos 5.000 soldados británicos y de los Dominios ingleses, incluyendo las tropas griegas allí existentes. Estas fuerzas estaban desplegadas a lo largo de la costa norte de la isla defendiendo los campos de aviación. Había un aerodromo en Maleme, otro en Retimo, al este de Canea, y un tercero en Heraklion.

El plan adoptado finalmente por Student para la Operación Mercurio estaba sujeto tanto a las limitaciones logísticas de sus medios como a la naturaleza de los objetivos escogidos y a su valoración de la capacidad defensiva de los británicos. Las dos terceras partes de sus propias fuerzas consistían en los 14.000 hombres de la 5.ª División de Montaña y éstos sólo podrían desembarcar en Creta si se capturaba alguno de los aeródromos o improvisando pistas de aterrizaje. Por lo tanto, el ataque inicial debían llevarlo a cabo los 8.100 paracaidistas de la 7.ª División Aerotransportada y del Regimiento Paracaidista de Asalto. Sin embargo, como no existían aviones suficientes para lanzarlos en una sola oleada, Student se veía obligado a lanzar el primer ataque en dos fases. Y esto quería decir, además, que la segunda oleada no podría alcanzar Creta hasta unas ocho horas después del primer lanzamiento. La primera oleada fue articulada en dos grupos: el del oeste y el del centro. El grupo del oeste estaría formado por el Regimiento Paracaidista de Asalto de Meindl, menos dos compañías, y tendría por objetivo el aeródromo de Maleme. El otro grupo, mandado por Süssman, lo integrarían el 3.º Regimiento Paracaidista, la artillería antiaérea divisionaria, los batallones de ingenieros y las dos compañías restantes del regimiento de Meindl. Su misión consistiría en apoderarse de la zona de Canea y de la bahía de Suda. La segunda oleada la constituirían las demás unidades del grupo del centro —es decir, los dos batallones del 2.º Regimiento Paracaidista— que debían aterrizar en Retimo, y el grupo del este. Este último grupo, consistente en el 2.º Regimiento Paracaidista reforzado con un batallón, tendría como misión el ocupar el campo de aviación de Heraklion y permitir así la llegada de la 5.ª División de Montaña.

Para los hombres del «Black Watch» el descenso de los paracaidistas alemanes fue como un «tiro de pichón» antes de capturar en tierra a los supervivientes

Como los servicios de información hacían suponer que las fuerzas británicas en Creta eran relativamente escasas, se calculó que las primeras tropas de desembarco alcanzarían sus objetivos con cierta rapidez. Desgraciadamente para Student y para sus hombres, estas informaciones se basaban en una estimación errónea de las fuerzas que guarnecían Creta. En realidad, el 20 de mayo había en la isla unos 27.500 soldados de Gran Bretaña y de los Dominios, aparte de los casi 14.000 griegos evacuados de la Grecia constitucional. Bien es verdad que estas fuerzas estaban pobremente dotadas de armamento pe-

sado, de pocos elementos acorazados y que su material de transmisiones era totalmente inadecuado, pero aun así su moral era alta y estaban firmemente decididos a resistir bajo el mando del mayor general Bernard Freyberg.

El lanzamiento en Heraklion fue desastroso. Los Ju 52 llegaron en grupos sueltos, volando en círculo sobre las zonas de lanzamiento en enorme confusión. Para los hombres del «Black Watch» el cazar a los paracaidistas en el aire fue un «tiro al pichón», capturando a continuación en tierra a los pocos supervivientes. El II Batallón del 1.er Regimiento Paracaidista tuvo más de 400 bajas al aterrizar al oeste del campo de aviación y los que sobrevivieron tuvieron que hacer frente a un duro ataque con carros de combate y vehículos blindados. Muchos paracaidistas perecieron al intentar recuperar los contenedores que llevaban sus armas pesadas. El III Batallón del mismo regimiento tomó tierra al oeste de Heraklion, encontrando menos oposición, pero muy pronto se vio combatiendo duramente en el centro del pueblo con tropas británicas y griegas. El II Batallón del 2.º Regimiento, en cambio, tuvo un aterrizaje sin grandes problemas y pudo bloquear la carretera costera. El coronel Braüer, jefe del 1.er Regimiento Paracaidista y el responsable de la captura del aeródromo de Heraklion, tomó tierra con su I Batallón al este de dicho aeródromo, muy cerca de la estación de radio que en él existía, pero no le fue posible apoyar al II Batallón en la ocupación del campo de aviación. Por su parte, una porción del I Batallón se había retrasado en su lanzamiento y no consiguió acercarse al aeródromo antes de la medianoche. Braüer, recogiendo la poca información que le iba llegando, pudo percatarse de que sus dispersos y maltratados batallones no estaban en condiciones de alcanzar el objetivo asignado.

En Retimo, también después de varios retrasos, el 2.º Regimiento Paracaidista del coronel Sturm saltó sobre una zona bien defendida por tropas australianas y griegas, atrincheradas en las colinas que se extendían paralelamente a la carretera de la costa y dominando el aeródromo. El III Batallón cayó al este del pueblo, muy diseminado pero alejado de las po-

Arriba: civiles de Creta rodeados por los paracaidistas. Cuando se inició el ataque alemán, hubo muchos partisanos cretenses luchando junto a la guarnición de la isla para defender sus hogares, en ocasiones utilizando armamento procedente de los contenedores lanzados en paracaídas.





siciones australianas, pudiendo así agruparse con rapidez y avanzar hacia Retimo. La Plana Mayor regimental, por el contrario, tuvo la mala fortuna de tomar tierra delante de la posición principal de los australianos, sometida a un fuego intensísimo y dejando 80 hombres en manos del enemigo. En cuanto al I Batallón, éste aterrizó todavía más al este, también muy disperso y bajo el fuego de las tropas australianas. A última hora de la tarde el III Batallón estaba intentando abrirse paso en Retimo, desalojando a la policía griega que lo defendía, en tanto el I, todavía sin terminar de agruparse, trataba desesperadamente de expulsar a los australianos de las alturas que dominaban el aeropuerto.

En Atenas, mientras tanto, Student estaba ya en condiciones de reunir los informes de la Luftwaffe y los mensajes que le iban llegando de Creta. A lo largo de la tarde todo parecía indicar que el plan no se estaba desarrollando según lo previsto. Al anochecer Student llegaba a la conclusión de que la situación era francamente desfavorable en Heraklion, al mismo tiempo que empezaba a temer lo peor en Retimo, por la completa ausencia de noticias. Sabía en cambio, que el Regimiento de Asalto había ocupado parcialmente el campo de aviación de Maleme y esto le decidiría, no sin vacilaciones, a apoyar este éxito limitado, trasladando el esfuerzo principal de la operación del este al oeste. El aeródromo de Maleme debía ser capturado para que en él pudiese desembarcar la 5.ª División de Montaña y de esta manera arrollar las posiciones británicas partiendo del oeste.



Paracaidista: Batalla de Creta, mayo de 1941

Debido a un fallo de naturaleza logística, los paracaidistas que aterrizaron en Creta vestían un uniforme diseñado para los rigores de la campaña de Noruega en 1940 más que para hacer frente al intenso y seco calor de Creta. Este hombre lleva puesto el chaquetón de salto de color verde aceitunado propio de los paracaidistas, de ajustada tela de gabardina, sobre el pesado uniforme de combate. Las botas corresponden a un modelo único para paracaidistas con suela de goma y lazo lateral. El casco tenía un reborde mucho más pequeño que el del modelo corriente y se ajustaba con una cinta de barbuquejo. El casco, además, lleva en su costado izquierdo el águila de la Luftwaffe, tapado ahora por la funda de tela. El paracaidista lleva a la espalda la bolsa verde para las raciones y una cantimplora con su vaso. Como arma, el fusil Kar 98 K.

Izquierda, en el centro: el coronel Brauer, jefe del 1.º Regimiento Paracaidista, dando instrucciones a sus paracaidistas en el campo de batalla. Izquierda, abajo: el general Student dirigió las primeras etapas de la operación desde la Grecia continental, siendo su principal problema el conseguir una información exacta de lo que estaba ocurriendo en la isla.

También a partir de estos momentos las decisiones de los jefes británicos tuvieron una influencia importante en el curso de la batalla. Freyberg, que carecía de los medios de transmisión apropiados, no pudo controlar los acontecimientos y la iniciativa quedó en manos de sus subordinados. Durante la noche del 21 al 22 de mayo y en las primeras horas de la mañana siguiente los británicos pudieron haber contraatacado, arruinando las perspectivas de éxito de Student. Pero si bien es cierto que los australianos contraatacaron vigorosamente impidiendo que los alemanes se apoderasen del aeródromo de Retimo, en otros lugares los defensores permanecieron inactivos. En Maleme, para mayor desgracia, retrocedieron en un exceso de precipitación cuando el jefe del batallón neozelandés que defendía la colina 107, creyendo que su exhausta fuerza sería aplastada a la mañana siguiente, replegó a sus hombres durante la noche. En realidad, eran los agotados paracaidistas del Regimiento de Asalto quienes esperaban ser atacados y fueron ellos los verdaderos sorprendidos al encontrar desocupada la colina.

Student, decidido ya a apoyar a los alemanes de Maleme, comenzó a enviar abastecimientos y refuerzos a la zona situada al oeste del río Tavronitis. Gracias a ellos, los paracaidistas pudieron progresar en dirección a Canea y a primeras horas de la tarde el I Batallón de la 5.ª División de Montaña desembarcaba en Maleme. El aeropuerto estaba sembrado de Ju 52 ardiendo o destruidos e incluso seguía sometido al fuego del enemigo, lo que exigió un enorme esfuerzo para organizar la llegada de los refuerzos. Meindl, el jefe del Regimiento Paracaidista de Asalto, estaba herido por lo que Student nombró para reemplazarle al impulsivo pero ambicioso y duro coronel Ramcke.

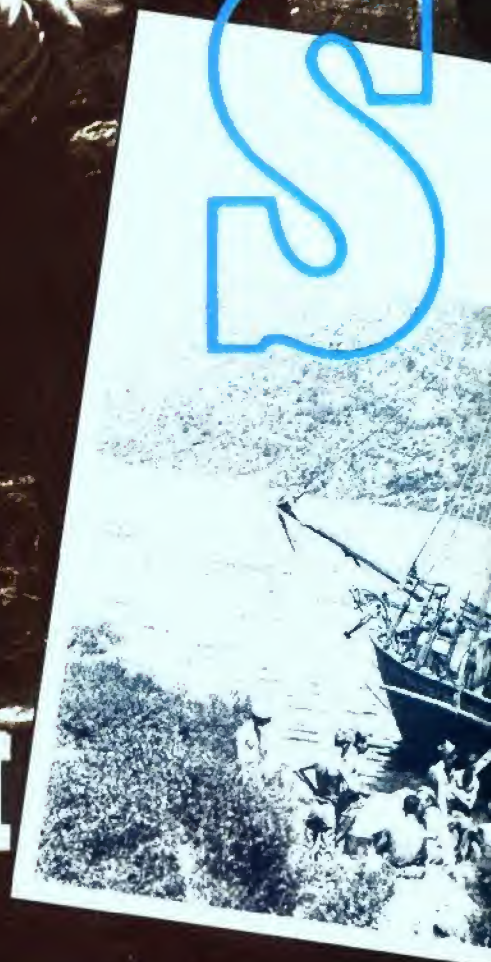
Mientras los paracaidistas alemanes conseguían mantener inmovilizados a los defensores de Retimo y Heraklion, durante todo el día 22 batallón tras batallón de montaña iba desembarcando en el aeródromo de Maleme, siendo enviado inmediatamente en dirección este. Regel, jefe de la 5.ª División, asumió el mando operativo en Creta cuando ya sólo era cuestión de tiempo la derrota de los británicos. Todavía los defensores de Creta combatían con dureza para mantenerse en Galatas, Canea y Suda. Pero el 24 de mayo Freyberg había abandonado ya toda esperanza de poder conservar Creta. Tres días más tarde, el día 27, se tomó la resolución de evacuar la isla mientras los alemanes progresaban lentamente hacia el este con la intención de auxiliar a los supervivientes de la segunda oleada en Retimo y Heraklion. A partir de este momento la última fase de la batalla consistió en la persecución hacia el sur, a través de las agrestes montañas de Creta.

La invasión de Creta costó a los alemanes unos 4.000 muertos y unos 2.500 heridos. La Luftwaffe, por su parte, perdió 170 Ju 52 y 40 aviones de combate. En el otro bando, los británicos tuvieron también 4.000 muertos, 2.500 heridos y 11.800 prisioneros. La mayor parte de las fuerzas griegas, incluyendo a la policía de Retimo, cayeron en manos de los alemanes. Sin embargo, pese a la victoria final, la batalla de Creta fue una sangrienta y durísima experiencia para los paracaidistas alemanes, particularmente para los de la primera oleada. Muchos de los jefes resultaron muertos y heridos o cayeron prisioneros, y la gran dispersión de las unidades dejó el mando real en manos de los oficiales y suboficiales.

De todos modos, lo cierto es que, a pesar de la victoria conseguida en Creta, Hitler quedó muy impresionado por las enormes pérdidas sufridas y decidió no volver a utilizar jamás a sus paracaidistas en una operación de gran envergadura. Aunque los paracaidistas alemanes tomaron parte en otras acciones de pequeña escala, su papel en el futuro sería el de unidades de élite del ejército de tierra.

SBS

INCURSION SOBRE SIMI



Cuando los hombres del Escuadrón Especial Anfibio atacaron la base del Eje en Simi, en 1943, no sólo lo hacían buscando una rápida victoria sino también un desquite

La pequeña isla griega de Simi está situada en el extremo oriental del mar Egeo, a unos 30 km de la costa turca. Los italianos la habían ocupado después de la conquista de Grecia por los alemanes en los primeros días del verano de 1941, partiendo de Rodas, su principal base en las islas Dodecaneso. Desde entonces el único intento serio para contener el avance de las fuerzas del Eje desde dichas islas había sido realizado por los Comandos 50 y 52, pero sus dos desembarcos habían sido rechazados y la operación supuso, además, el hundimiento de un destructor.

Cuando Italia capituló a primeros de septiembre de 1943, los Aliados hicieron un nuevo intento con el envío de una pequeña fuerza a las islas. Su objetivo era fortalecer la moral de los mandos italianos, presionados por los alemanes para que continuasen luchando en favor del Eje o depusiesen sus armas. Los Aliados debían impedirlo actuando con rapidez pero no estaban en condiciones de distraer fuerzas importantes de las que operaban en Salermo o en el sur de Italia. Por lo tanto, si bien su alto mando había resuelto traer al Egeo la 8.ª División India en las próximas semanas, fue el Escuadrón Especial Anfibio (en inglés, SBS) del comandante Jellicoe, el encargado de mantener el cerco. El SBS fue seguido por el Escuadrón Especial de Operaciones (en inglés SRS) del comandante «Paddy» Mayne y por los hombres del Grupo de Operaciones Especiales del Desierto (LRDG), que habían sido destinados a operaciones anfibias. La unidad de Mayne contaba con unos 250 hombres y el Escuadrón de Jellicoe un número similar, muchos de ellos antiguos miembros de las secciones anfibias de los comandos.

Cincuenta hombres del Escuadrón «S» de Jellicoe desembarcaron el 9 de septiembre, precisamente al día siguiente de la comunicación oficial de la rendición de Italia. El desembarco tuvo lugar en la isla de Kastellorizon, unos 100 km al este de Rodas, casi sin encontrar resistencia por parte de los 300 hombres que componían la guarnición. Esa misma noche el teniente coronel D. J. T. Turnbull —que unas semanas más tarde mandaría las recién creadas Fuerzas Especiales del Oriente Medio— voló a Simi en un hidroavión capturado a los italianos para intentar después reunirse con el comandante Jellicoe en Rodas. Jellicoe había saltado en paracaídas con otros dos hombres sobre esta isla. Tras tomar tierra ileso, pese al fuego que se le hizo desde tierra, Jellicoe consiguió llegar hasta el almirante Campioni e identificarse como oficial británico. El almirante italiano le recibió con cortesía, pero al igual que otros italianos que tenían a sus familias en territorio ocupado por los alemanes, se veía forzado a cooperar con ellos. Jellicoe no podía garantizarle en ningún caso la llegada inmediata de tropas británicas y de este modo la negociación resultó infructuosa.

Como los disparos del cañón retumbaban por encima de su cabeza, Lassen lanzó tales imprecaciones que los artilleros interrumpieron el fuego

Sin embargo, el SBS ocupó algunas de las otras islas y una de sus unidades, el escuadrón «M» del comandante J. M. «Jock» Lapraik llegó a Simi el 17 de septiembre en una flotilla de canoas —la típica embarcación del Egeo para la pesca y el comercio. Simi sería con el tiempo el objetivo preferido del escuadrón pero en este primer desembarco fue recibido con ráfagas de cañón de 20 mm. Uno de los hombres de Lapraik, Anders Lassen, había sido enviado en su canoa para reconocer el lugar de desembarco y como el cañón disparaba por encima de su cabeza, lanzó tales imprecaciones en su danés natal que los artilleros, sorprendidos, interrumpieron el



Arriba: el comandante «Jock» Lapraik, jefe del SBS en la lucha contra las guarniciones del Eje en la isla griega de Simi, en noviembre de 1943. Izquierda: preparativos antes de la batalla. Dos hombres cargan una ametralladora Bren en el *Tewfik*, mientras un compañero vigila armado con una carabina M1. La Bren dio un gran resultado en Simi, debido a su gran precisión en el disparo. Abajo: el *Tewfik* se usó como base para las operaciones del SBS. El equipo de transmisiones se encontraba en las cabinas del barco, para ser usado como conexión en los ataques. Abajo derecha: Jellicoe, jefe del SBS (sentado, centro izquierda) en una reunión con Lapraik.





EL CONDE JELLICOE

George Jellicoe había ya cumplido los veinte años y estudiaba en la Universidad de Cambridge cuando estalló la I Guerra Mundial. Siguiendo los pasos de su familia, en la que había habido marinos y militares, Jellicoe se alistó en el Ejército británico. Su ascensión a la cumbre se inició cuando se unió a la unidad de David Stirling en el norte de África. Muy pronto se dio a conocer como un magnífico oficial y, tras haber participado en diversas acciones, recibió el



mando del Escuadrón «D» de aquella unidad, en marzo de 1943.
Su primera tarea consistió en preparar las operaciones en el Mediterráneo oriental, para lo que estableció un campo de entrenamiento en Athlit (Palestina).
Después del armisticio con Italia, en septiembre de 1943, tomó parte en las operaciones emprendidas contra las islas de Rodas, Cos y Leros. Estos ataques tuvieron bastante éxito, pero el SBS sufrió numerosas bajas, obligando a Jellicoe a reorganizar el Escuadrón. Durante el año de 1944, el Escuadrón Especial Anfibio realizó diversas acciones en la Grecia continental y, el 13 de octubre, Jellicoe fue uno de los primeros en entrar en Atenas tras la retirada de los alemanes. En las semanas que siguieron Jellicoe tuvo el mando de la «Pomp Force», una unidad pluriarma encargada de hostilizar a los alemanes durante su retirada.
Los éxitos de Jellicoe no pasaron desapercibidos.

Incursión sobre Simi

SBS, noviembre de 1943

El 20 de noviembre de 1943 dos patrullas del SBS, mandadas por el comandante Lapraik y el teniente Buny, desembarcaron en la isla de Simi, en el Egeo. El grupo de Buny atacó la guarnición alemana del castillo mientras Lapraik y sus hombres colocaban explosivos incendiarios en los muelles de la isla.





Fotografía principal: el pacífico puerto de Simi antes del ataque. El jefe de la guarnición alemana había situado ametralladoras pesadas en Punta Molo, encima del pueblo, y en la casa del gobernador. Pese a que toda la bahía estaba vigilada, los hombres del SBS pudieron introducirse sin ser descubiertos. A la derecha: cinco miembros del SBS haciendo una comida ligera antes del ataque. Abajo, a la derecha: dos hombres de Lapraik, pesadamente cargados, desembarcando de una de las canoas utilizadas para llegar a Simi.

fuego. Una vez en tierra, Lapraik necesitó de toda su paciencia de hombre de leyes no sólo para negociar la rendición de los 140 soldados que constituían la guarnición de la isla —casi el triple de su propia fuerza— incluyendo al jefe de la misma, el teniente Andrea Occhopinti, sino también para mantener la paz entre los italianos y la población griega autóctona. Además de la mencionada guarnición cayeron en manos de los británicos nueve cañones de 8 mm y dos de 20 mm.

Durante las siguientes semanas, los hombres de Lapraik llevaron a cabo varios reconocimientos en Rodas y en las otras islas vecinas. Pero todos sus planes se vinieron abajo cuando los alemanes, comprometidos en la reconquista del Dodecaneso, se presentaron en Simi. Su primer ataque, en la mañana del 7 de octubre, fue rechazado gracias al fuego de las ametralladoras Bren del SBS. El segundo ataque alemán tuvo algo más de éxito, pero también fueron obligados a retirarse, perdiendo más de 50 hombres; el escuadrón «M» sólo tuvo un muerto y dos heridos. Teniendo el dominio del aire, los alemanes pudieron bombardear las posiciones de los británicos durante los días que siguieron hasta que Lapraik se decidió a evacuar la isla el 12 de octubre. Conseguido esto, los alemanes también abandonaron la isla.

En el mes de noviembre, sin embargo, los alemanes poseían suficientes tropas en las islas como para establecer en Simi una guarnición permanente bajo el mando de un comandante. La fuerza a sus órdenes estaba compuesta por 18 alemanes, dos oficiales italianos, 60 hombres de la Milicia Fascista, 10 cocineros y «lavaplatos» y algunos carabinieri en funciones de policía. Para proteger la isla contra cualquier nuevo desembarco, los alemanes situaron destacamentos en Punta Malo, Panormiti y en la casa del gobernador. Pero estas precauciones defensivas no eran suficientes para defenderla de los



hombres del escuadrón «M», que conocían muy bien la geografía de la isla y estaban decididos a recuperarla.

A fines de octubre de 1943 el Estado Mayor de las Fuerzas Especiales del Cuartel General británico en el Medio Oriente comenzó a preparar una incursión que sirviese de modelo para el empleo de fuerzas de desembarco en operaciones de pequeña escala y que, además, sirviese para algo más que para destruir las defensas enemigas. Si tenía éxito, los alemanes se verían obligados a reforzar sus guarniciones en las islas debilitando otros frentes más importantes, ya que Hitler era partidario de mantener la presencia alemana en el Mar Egeo. Por otra parte, esas guarniciones necesitarían ser abastecidas convenientemente y los convoyes encargados de hacerlo podrían ser atacados desde el aire. Las pérdidas que sufriese la marina alemana por este motivo sería una importante sangría para sus escasos recursos navales.

Una segunda patrulla se deslizó en los muelles para destruir las canoas que se estaban construyendo

Los dos artífices del plan, Turnbull y Lapraik, sabían todo esto. Pero también tenían el propósito de provocar el mayor daño posible e infligir grandes bajas a los alemanes de Simi. Para facilitar la operación, se había desembarcado previamente equipos de reconocimiento durante la segunda semana de septiembre. Su misión era obtener información y localizar la situación de las tropas enemigas, así como también conocer el estado de los muelles y de los demás recursos existentes en la isla.

Lapraik había planeado destinar parte de su escuadrón —una patrulla al mando del teniente de 23 años R. «Bob» Buny— a atacar el cuartel general alemán, situado en el viejo castillo del pueblo. Esta patrulla debía causar el mayor número posible de bajas al enemigo en tanto una segunda patrulla, formada por el propio Lapraik con otros tres hombres, se deslizaría en los muelles para destruir las canoas que se construían en el mismo. Estas canoas pesaban hasta



ATHLIT

En abril de 1943 el jefe del SBS, el comandante Conde Jellicoe, estableció una base especial de instrucción en Athlit, situada unos pocos kilómetros al sur de Haifa, en Palestina. Aquí los hombres del SBS fueron sometidos a un durísimo programa de entrenamiento ideado para incrementar sus aptitudes de combate y para enseñarles los rudimentos de la técnica de supervivencia y escape detrás de las líneas enemigas.
Los métodos empleados en Athlit eran, en cierto modo, heterodoxos. Casi no se prestaba atención a la disciplina formalista y las exigencias en materia de uniformidad brillaban por su ausencia. Pero, a pesar de las apariencias, Athlit tenía su propio código interior. Los hombres allí presentes sabían que cualquier fallo en el curso básico significaba que serían enviados de vuelta a su unidad de origen y la mayor parte de ellos aceptaba la vida en la base como si su vida dependiera de ello. Todos los días podía verse pequeños grupos ascendiendo fatigosamente por las ásperas laderas del Monte Carmelo o remando en las azules aguas del Mediterráneo oriental. Otros empleaban su tiempo en familiarizarse con las canoas griegas bajo la crítica mirada del a veces sorprendido instructor. Había también tiempo suficiente para aquellos que necesitaban instruirse en el manejo del omnipresente subfusil «Tommy-gun» a fin de mejorar su puntería. Del mismo modo, se prestaba no poca atención al aprendizaje de los métodos de demolición y sabotaje en diversas situaciones y con gran variedad de explosivos. No todos los ejercicios, sin embargo, eran un éxito. En cierta ocasión, la sugerencia de que sería una buena idea el enseñar a los reclutas la forma de vivir sobre el terreno con sus propios medios, produjo la invención de un rancho incomible que los hombres bautizaron con el nombre de «sopa palestina». Fuera de algún que otro trastorno como éste, los reclutas de Athlit adquirieron el entrenamiento y los conocimientos que habían de serles útiles en sus futuras incursiones y operaciones clandestinas.

20 toneladas y eran utilizadas normalmente por los alemanes para abastecer las islas y su destrucción dificultaría dicho abastecimiento. Una tercera patrulla, dotada de ametralladoras Bren, se encargaría de proteger la retirada de las otras dos.

Además de ametralladoras Bren, el escuadrón contaría con armas portátiles, incluyendo pistolas ametralladoras Schmeisser tomadas a los alemanes. La Schmeisser, cuya velocidad de tiro era de 500 disparos por minuto y poseía una precisión muy superior a cualquier arma británica, era muy apreciada para operaciones de esta clase. Los hombres de Lapraik habían sido también entrenados en los métodos de demolición clásicos del SBS y estaban familiarizados con el uso de la bomba Lewis (una mezcla de 45 kg de explosivo plástico y material térmico incendiario de apariencia semejante a un pastel de Navidad) y el de otras cargas de destrucción de acción retardada. Muchos de ellos, además, habían combatido en el desierto antes de convertirse en canoístas. Otros habían pertenecido a las secciones especiales anfibias de los comandos. Todos ellos eran, pues, profesionales endurecidos por la lucha.

El 20 de noviembre estas patrullas se aproximaron a la isla de Simi en dos canoas y desembarcaron cerca de la bahía. Bob Buny, que tenía el valor y la iniciativa características de los miembros del SBS, condujo su pequeña fuerza al cuartel general del enemigo. Bajo la brillante luz de la luna, él y sus hombres se movieron con cuidado entre los escombros producidos por los anteriores bombardeos, procurando evitar los cristales rotos que había en las sendas que conducían a la casa del gobernador. No parecía haber centinelas, pero su presencia debió ser detectada por los alemanes ya que Buny percibió un susurro de voces que daban la alarma. El jefe de la patrulla actuó con rapidez, arrojando una granada de mano en lo que parecía ser el asentamiento de una ametralladora ligera, en la esquina de una habitación de la planta baja del edificio don-



Izquierda: un elemento fundamental del éxito conseguido en Simi fue la adecuada información sobre la localización y la potencia del enemigo. Aquí, dos hombres se comunican por radio mientras los otros dos vigilan la posible llegada de una patrulla alemana. A la derecha: el peligro de una deshidratación estaba siempre presente en el Mediterráneo oriental y este hombre se preocupa de beber toda el agua que necesita. Atento a una posible sorpresa, mantiene sus armas cerca de él, una Carabina M1 y un subfusil alemán. Abajo, en el centro: primer desembarco, los hombres de Lapraik aprovecharon la ocasión para destruir los emplazamientos de sus armas que el enemigo había dejado abandonados. Abajo, a la izquierda: dos hombres del SBS, con sus armas preparadas para hacer fuego, vigilan el horizonte en busca de cualquier señal que delate la presencia del enemigo.



de se encontraba el cuartel general de los alemanes. Buny y sus hombres oyeron los gritos de los heridos por la explosión mientras veían que varios soldados se acercaban por el camino de la bahía. Los siete alemanes fueron abatidos con dos ráfagas de la Schmeisser del sargento «Tanky» Wary, en tanto que el mismo Buny abatía a otro enemigo que se había asomado fugazmente a una ventana.

Un amenazador silencio siguió a este primer acto de violencia. El comandante alemán intentaba preparar un contraataque y el resto de la guarnición de la isla tenía puesta su atención en los muelles, donde la patrulla de Lapraik estaba ya actuando. Buny aprovechó este momento de calma para colocar una carga explosiva de 10 kg en la fachada del edificio, retirándose a continuación para unirse a la patrulla de Lapraik no sin ir dejando un reguero de trampas «cazabobos» para detener a sus perseguidores.

Entre tanto, los hombres de Lapraik habían llegado ya a los muelles sin haber sido descubiertos a pesar de que había varias ametralladoras de la Milicia Fascista en Punta Malo, dominando la bahía. Los británicos colocaron varias cargas explosivas en las canoas en construcción y en los generadores que había en una planta eléctrica, así como en un almacén de víveres que encontraron a su paso. Cuando estas cargas hicieron explosión los italianos comenzaron instintivamente a disparar en dirección a la bahía, creyendo seguramente que los atacantes tenían allí sus embarcaciones. Pero este fuego no solamente estaba mal dirigido, sino que sirvió a los británicos para conocer la situación de las posiciones defensivas. Esto fue aprovechado por los hombres del sargento Wittle para acallar las armas del enemigo mientras los dos grupos atacantes se retiraban.

Una vez que todos los hombres del SBS se encontraron a bordo de sus canoas, Lapraik tomó la decisión de atacar la isla de Nixtros. Si esta acción formaba o no parte del plan original, es difícil afirmarlo, pero todo parece indicar que el ataque estaba previsto de antemano. Nixtros se encuentra 40 km al este de Simi, por lo que hubo que esconder las canoas durante el día para evitar a la aviación alemana. Las embarcaciones anclaron todo este tiempo muy pegadas a las peladas rocas de color blancuzco de una ensenada desierta. Para mejor disimular su presencia, fueron además cubiertas con redes de camuflaje. No era fácil encontrar buenas playas en las islas griegas del Egeo, y por esta razón, las canoas del SBS se veían forzadas a veces a esconderse en las costas de la neutral Turquía. Los capitanes de estas embarcaciones solían llevar monedas de oro para comprar el silencio de cualquier testigo inquisitivo.



Oficial del SBS: Simi, noviembre de 1943

Al igual que sus hombres, este oficial viste una curiosa mezcla de prendas reglamentarias y no reglamentarias. El mono color kaki, las pequeñas polainas y las botas suecas de civil que luce en su vestimenta resultan lo suficientemente resistentes para soportar cualquier golpe o caída y lo bastante ligero para ser utilizados bajo un calor extremo. La boina de color beige y el emblema le identifican como uno de los hombres de la unidad de Daniel Stirling que se unieron al SBS de Jellicoe. La cantimplora, de origen italiano, constituye posiblemente un botín de guerra conseguido en la última incursión. El arma que lleva en la funda colgada de un hombro es una pistola Colt americana de calibre 0,45 pulgadas.

SECCION ESPECIAL ANFIBIA RECOMENDACIONES PARA LOS ADMITIDOS

1. Han sido considerados aptos para actuar por sí mismos y con aprovechamiento en navegación, demolición y exploración.
2. Han sido seleccionados tanto por su carácter como por sus restantes condiciones. Por lo que hemos podido juzgar, se puede confiar en ustedes.
3. Procuren tener una mentalidad abierta a todas las nacionalidades. Recuerden que pertenecen a una organización que se extiende por todo el mundo.
4. Si salen al extranjero, tendrán en gran medida que administrarse por sí mismos. La



Arriba a la derecha: el brigadier D. J. T. Turnbull, jefe de las Fuerzas Especiales del Oriente Medio, fue el coordinador de las operaciones emprendidas por los británicos en el Mediterráneo oriental en los meses que siguieron a la rendición de Italia en septiembre de 1943. Derecha: muchos de los italianos que formaban parte de las guarniciones de las islas griegas no tenían ningún deseo de continuar la lucha y sólo las amenazas de sus jefes alemanes les impedían rendirse. Muy pocos veían con pena la perspectiva de convertirse en prisioneros de guerra. Más a la derecha: los hombres del SBS hicieron un buen uso de armas como la Bren inglesa o el MP 38/40 alemán (el «Schmeisser») en sus incursiones y que, como vemos aquí, necesitaban ser revisadas a fondo.

Al llegar a Nixtros los hombres del SBS pudieron comprobar que la isla tenía dos pequeñas bahías y consistía en realidad en un volcán extinguido de más de 750 m de altitud. En marzo de 1944 sería escenario de la captura de dos grandes transportes, pero en esta ocasión la patrulla mandada por el teniente Bimrose solo descubrió unas pocas canoas alemanas. Las embarcaciones fueron incendiadas y también se procedió a destruir el cable telefónico submarino existente en la isla. La inutilización de este cable privaría a los alemanes del medio de enlace más seguro que poseían para la comunicación entre las guarniciones isleñas, pues la radio podía ser interceptada y las embarcaciones que llevaban órdenes estaban expuestas a ser capturadas por los británicos. De hecho, este sistema telefónico fue uno de los principales objetivos del Escuadrón Especial Anfibio (SBS) durante esta fase de las operaciones en el Mediterráneo oriental.



Los hombres que habían desembarcado en Nixtros se dirigieron después a la isla de Piscopi. Sus defensores, un puñado de carabinieri, fueron desarmados, procediéndose luego a destruir la estación telefónica de la isla. Seguidamente, los atacantes regresaron a Simi para averiguar el alcance del daño causado. Una vez en tierra, aprovecharon la ocasión para eliminar una desenfilada posición de ametralladoras que les fue revelada por los naturales de la isla. Una patrulla italiana intentó cortarles la retirada pero fue obligada a retroceder por el fuego de las ametralladoras Bren.

La incursión sobre estas tres islas tuvo tal éxito que los alemanes procuraron no hacer pública ninguna noticia sobre ella.

Las Fuerzas Especiales del Oriente Medio mantuvieron una posición constante sobre estas guarniciones del Egeo. En julio de 1944 el coronel Turnbull capitaneó una fuerza de 210 hombres —en su mayoría griegos del Escuadrón Sagrado pero incluyendo también 81 hombres del SBS en un nuevo ataque a Simi. Las renovadas defensas de la isla resistieron cinco horas antes de la rendición de los alemanes. Conseguido este éxito, los atacantes la abandonaron.

Esta fue la última operación de envergadura llevada a cabo por el SBS en el mar Egeo. En ocho meses de continuas incursiones, habían obligado a los alemanes a emplear más de 18.000 hombres en la defensa de las islas. En cambio, los aliados nunca dispusieron de más de 3.000 en estas operaciones.

gente es en general bastante servicial, pero no olvide que si tiene que desenvolverse en ambientes militares su habilidad personal para tratar con los demás será más eficaz que cualquier papel escrito.

5. Rinda al máximo siempre que pueda. Primero, en beneficio del esfuerzo bélico; en segundo lugar, por el SBS y, finalmente, en su propio beneficio.
6. Si se le ocurre cualquier idea que pueda mejorar nuestros métodos, póngala en práctica y comuníquenos el resultado.
7. El Depósito del SBS está a su disposición. Comuníquenos lo que desea y se lo proporcionaremos.
8. Manténgase en contacto con nosotros e infórmenos de sus progresos.
9. Buena suerte y buena caza.



Organizada e instruida por el mayor general Percy Hobart, la 7.ª División Acorazada británica hizo patente su maestría en las operaciones móviles durante su campaña contra los italianos en el norte de Africa

La lucha en el desierto no era una novedad para la 7.ª División Acorazada. Sus hombres habían luchado con anterioridad contra los italianos durante varias semanas. Ahora, a principios de 1941, tanto las tropas como el material de la división estaban exhaustos. Habían peleado magníficamente y estaban satisfechos de su comportamiento. Cierto es que siendo la primera de las grandes unidades del Ejército británico estaban obligados a mantener su reputación. Pero el período de descanso que ahora disfrutaban iba a ser de corta duración, pues muy pronto serían los encargados de dar el «coup de grace» definitivo al enemigo en retirada.

Menos de dos meses después de iniciarse la Operación Compás —la acción británica para expulsar a los italianos de las proximidades de la frontera egipcia—, la Fuerza Británica del Desierto Occidental había conseguido destruir una porción considerable del ejército del mariscal Graziani. Las fatigadas tropas veían que ahora podrían disfrutar de un buen merecido descanso. Pero el mando británico en El Cairo no opinaba lo mismo. El general Archibal Wavell ordenó al general Sir Richard O'Connor que emprendiese la persecución hacia el oeste mediante una incursión de grandes proporciones en dirección a Benghazi, la población más importante de la Cirenaica. Si este ataque tenía éxito el 10.° Ejército italiano se vería atrapado entre las dos divisiones de O'Connor y forzado a rendirse.

Siguiendo las órdenes de Wavell, el general O'Connor dispuso, en enero de 1941, que la 6.ª División australiana se apoderase de Derna, en la costa. Por su parte, la 7.ª División Acorazada debía concentrarse en Mechili para realizar a continuación un profundo avance hacia el interior del desierto y cortar la retirada al enemigo que lo hacía por la carretera costera (Vía Balbia).

Pero el avance desde Mechili hasta Beda Fomm, a una distancia de 190 km, requería la acumulación previa de un mínimo de 3.500 toneladas de provisiones y recambios. También exigiría el transporte de los repuestos de todos los vehículos de la división. Y todo esto sin olvidar la necesidad de proporcionar antes algún respiro a lo desnutridos y sedientos hombres de la división. Para conseguir estas necesidades mínimas harían falta cinco o seis días de descanso como mínimo. En cambio, sólo se concedieron dos horas. Uno de aquellos hombres recuerda todavía la febril actividad de los preparativos:

«Todos los camiones estaban con el capó levantado, pues la mayoría había rebasado con creces su

Abajo, a la izquierda: aunque originalmente la ofensiva de Wavell contra el 10.° Ejército italiano no pasaba de ser una incursión de tanteo, los primeros éxitos animaron a los británicos a profundizar en la Cirenaica. El alargamiento provocado por la persecución hubo de producir inevitablemente grandes problemas para los servicios de aprovisionamiento de la Fuerza del Desierto. Aquí, un grupo de infantes, asomados con el fusil Lee Enfields, transporta agua y otras bebidas refrescantes al frente. Abajo: una ametralladora Vickers de 0,303 pulgadas dispara hacia el enemigo mientras se desprende una nube de vapor del cubo de refrigeración.



RATAS DEL DESIERTO

LA «OPERACION COMPAS»

El sueño italiano de un nuevo imperio en el Mediterráneo alcanzó su máxima expresión cuando Mussolini declaró la guerra a Inglaterra en junio de 1940. Durante los siguientes meses, el 10.° Ejército —estacionado en Libia y formando parte de las fuerzas italianas bajo el mando del mariscal Graziani—.
Los británicos, sin embargo, estaban preparados para hacer frente a la invasión. El Mando del Medio Oriente, a cuyo frente se encontraba el general Sir Archibald Wavell, contaba con más de 80.000 hombres estacionados entre el Sudán y Palestina. Y haciendo frente a Graziani estaban las dos divisiones del teniente general Sir Richard O'Connor, constituyendo la llamada «Fuerza del Desierto Occidental».

Los británicos decidieron pasar al contraataque. La operación, bautizada con el nombre en clave de «Operación Compás», fue programada para el 9 de diciembre. Originalmente no era más que una incursión en gran escala pero su éxito inicial fue tal que Wavell autorizó su continuación. A fines de enero de 1943, Sidi Barrabi, Bardia y Tobruk habían caído en manos de los británicos y el 10.° Ejército italiano estaba en franca retirada.

Wavell urgió a las tropas de O'Connor para que profundizasen en la Cirenaica, en dirección a Benghazi. El 7 de febrero la 7.ª División Acorazada recibió la orden de dirigirse a Beda Fomm, cercando a los restos del 10.° Ejército de Graziani.

kilometraje reglamentario. Por todas partes se veía a hombres lavándose y aseándose, pese a la escasa ración de agua —un galón por hombre y día— concedida para este menester. Algunos aprovechaban también la ocasión para cortarse el pelo. Los vehículos eran descargados para aligerar su peso.»

Entonces el general Wilson puso la división en marcha. El enemigo estaba mostrando señales de querer abandonar Benghazi y también la Cirenaica. Su plan consistía en enviar una fuerza acorazada a través de 200 km de desierto para cortar la carretera que iba de Benghazi a Trípoli. No había tiempo que perder.

La vanguardia —bautizada como la «Fuerza Combe» por el nombre de su jefe, John Combe— inició su movimiento el 4 de febrero. Los primeros en hacerlo fueron los escuadrones A y C del 11.° Regimiento de Húsares, reforzados por algunos elementos de los Dragones de la Guardia Real, recién llegados al Oriente Medio. La misión de esta fuerza era



LA 7.ª DIVISION ACORAZADA

La 7.ª División Acorazada (cuyo escudo puede verse arriba) fue una iniciativa del mayor general Percy Hobart. Hobart, partidario entusiasta de las operaciones con fuerzas acorazadas, fue sacado de su destino de Whitehall en la Dirección General de Instrucción y enviado a Egipto, después de la crisis de Munich en 1938, para organizar lo que sería la Primera División Acorazada británica. Pese a la falta de entusiasmo de sus jefes de unidad, Hobart consiguió reunir y acoplar una Brigada Acorazada Ligera —con tres regimientos de Húsares—, una Brigada Acorazada —con el 1.° y 2.° Regimientos del Real Cuerpo de Carros— y un «grupo pivote» —constituido por el 3.° Regimiento Real de Artillería a Caballo y el I Batallón del Real Cuerpo de Fusileros del Rey. A finales de este mismo año, Hobart trasladó su «Fuerza Móvil» al Desierto Occidental para instruirlo adecuadamente. A pesar de las dificultades iniciales —que valieron a esta unidad el apodo de «Farsa Inmóvil»— los hombres de Hobart fueron asimilando gradualmente su táctica. Los Húsares fueron enseñados cómo formar una patrulla alrededor de la fuerza principal y a actuar como fuerza de exploración; las unidades de carros aprendieron a maniobrar y contraatacar, la artillería a preparar los ataques por el fuego, y la infantería a defender el terreno ganado al enemigo. En febrero de 1941, nueve meses después de la declaración de guerra de Italia, la «Fuerza Móvil» se convirtió en la 7.ª Brigada Acorazada bajo el mando del teniente general Richard N. O'Connor. La división se componía entonces de dos brigadas acorazadas —la 4.ª y la 7.ª, con un total de seis regimientos— y un «grupo de apoyo».

«abrir el camino» a la división, ya que, fuera de la poca información que podía extraerse de los planos capturados a los italianos —poco útiles y con frecuencia conteniendo errores—, se sabía muy poco sobre las condiciones del terreno por el que se iba a avanzar.

Siguiendo a los vehículos blindados había 50 carros de combate ligeros A9/A10 del tipo crucero y 40 Mark VIB de la IV Brigada Acorazada. Prácticamente eran los únicos capaces de moverse después de tantas semanas de continua actividad. En realidad, todos los carros crucero estaban necesitados de una revisión a fondo y debían haber sido enviados a una base de reparaciones. Todos los carros recibieron una ración de agua para dos días, el carburante necesario para llegar hasta el objetivo y toda la munición que pudieron cargar. Detrás de los carros venían unos cuantos cañones del Real Regimiento de Artillería a Caballo —las piezas de 25 libras de la batería C, 4 baterías del regimiento y nueve cañones contracarro del 10 C— y el II Batallón de la Brigada de Fusileros, es decir, los únicos elementos del grupo de apoyo de la división preparados para entrar en acción.

Ninguna de estas unidades había tenido antes una experiencia como ésta. El teniente Joly, que marchaba en uno de los carros de cabeza, recuerda así aquella marcha:

«Milla tras milla se me ofrecía la visión de enormes rocas entre las que tenía que avanzar cuidadosamente para evitar que se desprendiese alguna de las cadenas del carro. Durante todo el camino era continuamente espoleado por el coronel para que acelerase mi marcha. Todos teníamos grabada en nuestra mente la imagen de los italianos abandonando Benghazi en dirección sur.

»Era la excitación de la caza la que me mantenía alerta y en tensión mientras avanzaba por aquel terreno increíble con la incertidumbre que producía el tener que guiarse por unos planos tan defectuosos.»

El teniente Joly lo recuerda aún con toda viveza:

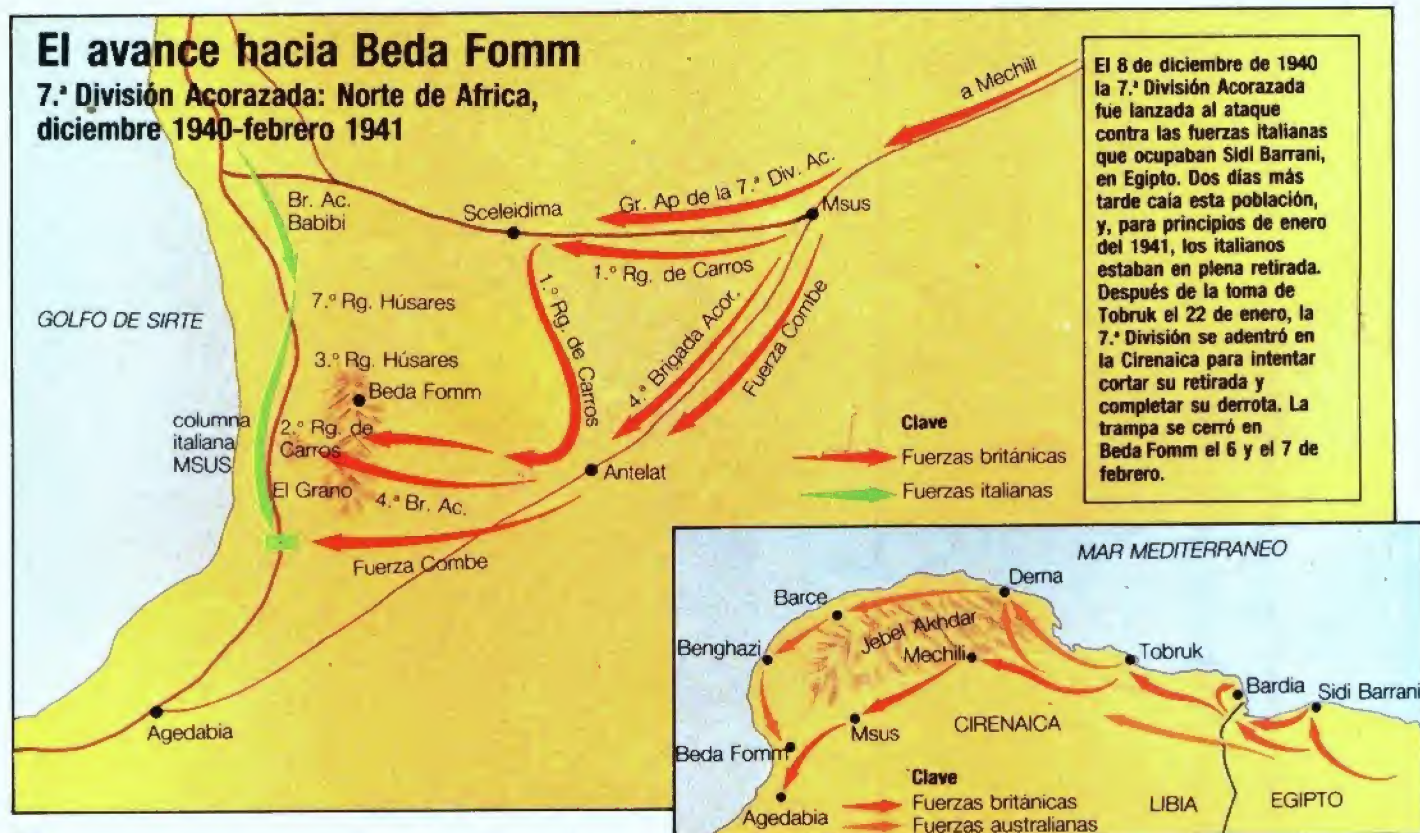
«Era una nueva experiencia para mí. El frío era intensísimo. Tenía el rostro helado y despellejado y el tocarlo me producía un fuerte dolor. De vez en cuando miraba dentro de la torreta para convencerme de que no estaba soñando.

»La rojiza luz que despedía la única bombilla encendida me permitía ver, más allá de la ametralladora, la figura del arrebujado Tilden. A mis pies, inclinado hacia adelante y escudriñando en la oscuridad por el visor del cañón —su única forma de ver el exterior—, se sentaba Holton, siempre alerta, ya que éramos uno de los carros de la vanguardia de la división.»

Más adelante, las cosas fueron aún peor. Además del frío, apareció un viento fortísimo acompañado de lluvias torrenciales. La columna se vio forzada a hacer un alto que fue aprovechado por las agotadas tripulaciones de los carros para las mínimas tareas de mantenimiento y para hacer su primera comida en las últimas 18 horas. No había manera de encender fuegos y hubo que comer en frío.

Los carros británicos alcanzaron Msus en la mañana del 5 de febrero. Desde allí los Dragones, seguidos por la infantería y artillería de Jock Campbell, se dirigieron hacia Antelat para cortar lo antes posible la vital carretera que conducía a Benghazi. Ya la RAF había informado de la existencia de un abundante tráfico al sur de dicho puerto. A las 14 horas ya había una compañía de la Brigada de Fusileros en posición sobre la carretera, con el 11.° de Húsares a su derecha y otras dos compañías formando una patrulla protectora alrededor de la artillería situada en retaguardia. Allí, dirigidos por el animoso Jock Campbell, las baterías del Regimiento Real de Artillería se preparaban para realizar la mayor concentración de fuego de toda la historia. Sólo había munición para 48 horas y nadie sabía cuándo se recibiría más.

«Cuando el terreno lo permitía, acelerábamos ansiosamente con el fin de mejorar nuestra velocidad.



Pero lo normal era que escogiésemos trabajosamente nuestra ruta por aquel terreno lleno de rocas y cantos que afloraban del suelo, procurando reducir al mínimo las posibles averías.»

Al mediodía del primer día pudo comprobarse que los carros habían avanzado demasiado deprisa y que marchaban solos. En vez de hacerlos detenerse se pensó que era preferible enviarles algún apoyo. Todos los vehículos de ruedas de la columna que eran capaces de alcanzarles recibieron la orden de marchar con los carros. Las baterías del Regimiento Real de Artillería y la Brigada de Fusileros fueron también obligados a forzar la marcha.

Sin embargo, todavía quedaba mucha distancia por recorrer. A las 15 horas, el 11.° de Húsares había sorprendido a la guarnición italiana del fuerte de Msus distanciándose todavía más de cualquier apoyo, en dirección a Antelat. Su propósito era explorar las proximidades de la carretera de la costa para informar sobre la presencia del enemigo.

La 4.ª Brigada Acorazada había salido ya del mal terreno y marchaba a buena velocidad en la oscuridad de la noche

El jefe de los Húsares, John Combe, se había quedado en Msus con los Dragones reales en espera de las fuerzas de apoyo que le seguían. El primero en llegar fue Jock Campbell, a medianoche y con las luces de un vehículo de mando brillando en la oscuridad en busca de las bombas «Thermos» que sembraban el camino. Estos pequeños artificios habían destrozado las ruedas de no pocos vehículos y puesto en un aprieto las cadenas de los carros. A pesar de ello, la 4.ª Brigada Acorazada había conseguido salir ya del mal terreno y marchaba a buena velocidad en la oscuridad de la noche.

La primera arremetida del enemigo no iba a tardar mucho. A la media hora escasa de haber ocupado sus posiciones, los fusileros británicos pudieron ver ya lo que parecía ser la columna de cabeza del 10.° Ejército italiano, dirigiéndose directamente hacia ellos. El primer contacto fue muy corto pero sangriento. La vanguardia italiana fue rechazada, pero el resto —una masa de infantería con artillería, camiones y carros ligeros— iba creciendo según iba llegando el resto del 10.° Ejército.

Todos los hombres sabían que cada bala que disparasen debía encontrar su blanco y que cada proyectil debía cobrarse su víctima

Los fusileros británicos, superados en número, debieron su salvación a la estrechez de su frente y a su experiencia. Todos los hombres sabían que cada bala que disparasen debía encontrar su blanco y que cada proyectil debía cobrarse su víctima. Pero, aun así, todavía quedarían bastantes italianos cuando no quedase munición y lo más seguro era que los británicos perdiesen la batalla.

Cerca de las 7 horas, la columna italiana, que en los primeros momentos sólo había ocupado la carretera, era ya del tamaño que llenaba todo el espacio que había entre la costa y las colinas. Muy cerca de ellas los Húsares conducían sus vehículos blindados como si fuesen vaqueros tratando de controlar un rebaño salvaje. La situación parecía escaparse de las manos y los mandos italianos preparaban un ataque de mayor envergadura. Afortunadamente para los británicos, en ese momento crucial hizo su aparición una unidad de carros ligeros del 7.° de Húsares, surgiendo de entre las colinas. El comandante Younger estaba en uno de ellos:

«A eso de las 17 horas el Escuadrón B recibió la orden de averiguar si Beda Fomm estaba ocupado por el adversario. Casi inmediatamente el jefe de la unidad comunicó que estaba libre pero que había una larga columna de vehículos detenida en la carretera que se veía más al oeste.

»Sabíamos que la "Fuerza Combe" había tomado posiciones algunas millas al suroeste, sobre la carretera de la costa. A pesar de estar escasos de carburante, los escuadrones B y C atacaron la columna italiana y sólo la oscuridad —aliviada en parte por las llamas de una cisterna incendiada— pudo salvarla de su total destrucción.»

El mar de llamas originado por el carburante desprendido por la cisterna era una clara advertencia para el enemigo, caso de tener la intención de montar un contraataque.

En la confusión producida por el afortunado ataque de los Húsares hicieron su presentación seis carros A 13 del 2.° Regimiento Real. Su aparición produjo tal pánico en la columna que cientos de italianos arrojaron sus armas y se abalanzaron hacia el primer carro o fusilero que encontraron para rendirse. De esta manera, el control de los prisioneros se convirtió en un problema más acuciante que la posibilidad de batirse con los italianos que había en frente.

La noche que siguió a este combate estuvo lleno de ansiedad para los hombres de la 7.ª División Acorazada. Aunque todos los intentos de los italianos para romper las líneas inglesas fueron frustrados por el fuego de la infantería y de los carros, la situación continuaba siendo comprometida.

Durante la noche del 5 al 6 de febrero el general italiano Bergonzoli preparaba un plan que permitiese a su acorralado ejército abrirse camino a través

Abajo: conferencia en el desierto. El general Wavell (a la derecha) discutiendo sus planes con el general O'Connor, jefe de la Fuerza del Desierto Occidental.



LOS CARROS DE BATALLA INGLESES

Durante los primeros meses de la campaña del desierto la fuerza acorazada de la 7.ª División británica se fundaba principalmente en dos tipos de carros de combate, ligeros y pesados. El carro ligero Mark VIB pesaba 5,3 toneladas y tenía una coraza con un espesor máximo de 14 mm. Había sido construido originalmente para dotar con él a los regimientos de caballería mecanizada, que eran los ojos y los oídos del Ejército británico. A pesar de su pobre papel durante la campaña de Francia en 1940, este carro cumplió su misión en el desierto contra los mal equipados italianos, sacando un gran partido de su excelente velocidad (56 km/h). Su armamento principal comprendía dos ametralladoras de 0,303 y 0,5 pulgadas. Este carro de combate fue dado de baja en el servicio a finales del año 1941.
Los británicos utilizaron tres modelos de carros pesados de crucero en esta campaña: el A9, el A10 y el A13. El A9 había sido puesto en servicio en 1937 para realizar misiones de carácter general en las divisiones acorazadas. Fue el primer carro británico con fuerza motriz transversal para su torreta principal y una ametralladora de 0,303 pulgadas. Poseía, además, dos torretas secundarias, cada una con su ametralladora. Pesaba 12,2 toneladas, poseía una coraza de 14 mm y su tripulación era de cinco hombres. Sólo se fabricaron 125 de estos carros y estuvieron en servicio hasta finales de 1941. El A10 fue diseñado como una versión del A9 para acompañamiento de la infantería, pero su excesivo blindaje (30 mm) reducía su velocidad a sólo 24 km/h. Su fabricación fue una decisión poco afortunada. Este carro tenía una insuficiente coraza para el papel que le correspondía y era demasiado lento para ser utilizado como un carro «rápido». El A13, la otra versión del A9, transportaba un armamento similar al del A10 —es decir, un cañón de dos libras y una ametralladora de 0,303 pulgadas— y su coraza tenía el mismo espesor, pero era mucho más rápido, con una velocidad máxima de 48 km/h.





Arriba: infantería británica atacando una posición enemiga. A la derecha: el fruto de la victoria: cinco de los 25.000 prisioneros capturados en Beda Fomm. Más de 100 carros cayeron también en manos de los británicos en esta batalla.

de las fuerzas británicas. Tenía ya suficiente artillería y la Brigada Acorazada de Babini estaba a punto de llegar también. Bergonzoli pensaba que si hacía un amago de ataque contra la «Fuerza Combe», sus carros podían mientras tanto alcanzar el lugar conocido como «El Grano», permitiéndole romper el cordón y atacar a los británicos de flanco y revés.

La «Fuerza Combe» tenía todavía munición suficiente para combatir, pero estaba muy escasa de combustible para poder retirarse o para hacer una maniobra de cierta amplitud. En cualquier caso, y por muy grave que fuese su situación, los hombres de Combe sabían que estaban contra las cuerdas y sólo podían vencer o sucumbir en la lucha.

La ayuda, afortunadamente para ellos, estaba ya muy próxima. A la mañana siguiente (6 de febrero) llegaban por fin los carros de la 4.ª Brigada Acorazada que habían logrado superar la marcha desde Msus. Gracias a este inesperado refuerzo, los británicos pudieron establecer un fino cordón alrededor de la inmensa masa de italianos. Muchos prisioneros habían intentado escapar durante la noche y la cola de la columna italiana en retirada, que todavía estaba a unos 16 km al norte, seguía avanzando bajo la presión de la 6.ª División australiana procedente de Derna.

Todavía ese día los italianos lanzaron otro desesperado ataque y casi estuvieron a punto de romper las líneas británicas en «El Grano», pero el intenso fuego de la artillería de Jock Campbell cortó la marcha de sus vehículos. Después el ardiente calor del día cedió su puesto al frío nocturno típico del desierto y ambos bandos cejaron en sus esfuerzos. Un silencio inquietante se abatió sobre el campo de batalla. Los hombres se durmieron preguntándose qué les reservaba el próximo día.



Cabo de la 7.ª División Acorazada, 1941

Las franjas roja y amarilla de las hombreras y el cordón negro del tirafrictor le identifican como perteneciente al 6.° Real Regimiento de Carros, una de las principales unidades de la división. La boina negra y su emblema de plata (con el lema: SIN TEMOR) eran los distintivos característicos de este regimiento. La camisa, el pantalón corto, los gruesos calcetines y las botas de caña corta son, en cambio, prendas de uso común para el desierto.

Pero muy pocos hombres pudieron conciliar el sueño en las líneas británicas durante aquella noche del 6 al 7 de febrero. La mayoría contempló las primeras luces del nuevo amanecer pensando que sus últimos momentos podían haber llegado. Y el primer ataque italiano pareció confirmar esos temores. Trece carros M 13, traídos al frente durante la noche, irrumpieron en las posiciones de la Brigada de Fusileros antes de que las piezas del Real Regimiento de Artillería pudiesen disparar sobre ellos. Toda la zona se convirtió en un campo de batalla, cubierto de humo y explosiones, sin que se pudiese adivinar quién iba a resultar vencedor.

De repente, una ligera brisa barrió el campo de batalla y permitió conocer la realidad. Ante los ojos asombrados de los fusileros y de las tripulaciones de los carros británicos estaban los humeantes y retorcidos restos de los 13 carros italianos. Algunos tenían las cadenas destruidas, otros guardaban en su interior los cuerpos sin vida de sus tripulantes —abatidos por quienes habían subido a las torretas disparando en su interior por las trampillas—. La derrota de estos carros fue decisiva. Los italianos habían llegado al final de su resistencia y comenzaron a rendirse. Joly recuerda la escena:

«Poco a poco pude darme cuenta del cambio que se estaba operando en el adversario. De entre la masa enemiga surgió primero una bandera blanca y luego otra. Muchas más fueron apareciendo hasta que toda la columna no era sino un bosque de banderas agitándose. Habían abandonado la lucha.»

Curiosamente, los británicos habían capturado también un autobús con mujeres acompañadas por un sacerdote italiano. Su presencia era increíble en aquel paisaje irreal.

El 10.° Ejército italiano del Norte de Africa había sido derrotado por completo. Más de 25.000 hombres habían sido capturados en la batalla de Beda Fomm, además de 1.500 vehículos de ruedas, 216 piezas de artillería y más de 100 carros de combate. El corto mensaje enviado por O'Connor a Navel decía escuetamente: «Zorro muerto al raso».

